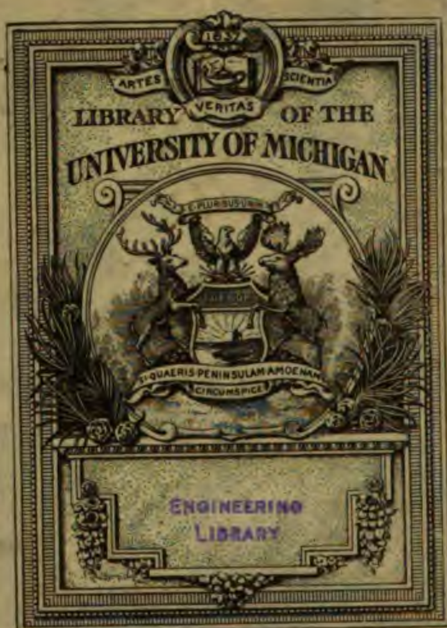
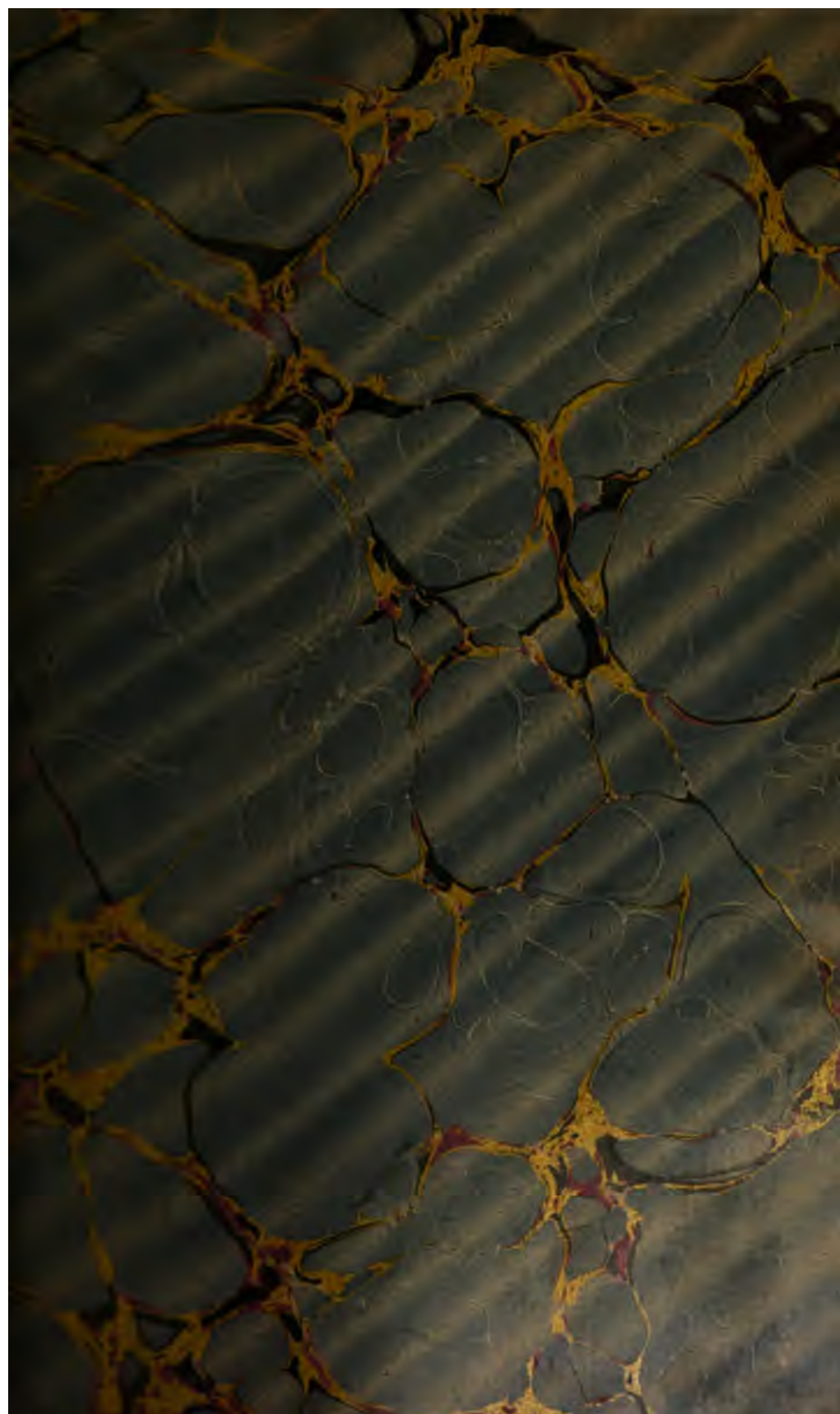


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME III.

1873

Paris. — Imprimerie Arnous de Rivière et Ce, rue Racine, 26.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME III.

1873

PARIS.

DUNOD, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, n° 49.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS.

(N° 1)

[26 juillet 1872.]

Ouverture d'un crédit additionnel de 100.000 *francs. — Exercice* 1873. — *Détermination de la parallaxe du soleil.*

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Un crédit additionnel de 100.000 francs, sur l'exercice 1873, est ouvert au ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts. Ce crédit est affecté à la construction des instruments nécessaires pour déterminer la parallaxe du soleil, au moyen d'observations spéciales, en 1874 et en 1882. Il sera rattaché au chapitre 26 du budget de l'instruction publique.

(N° 2)

[20 décembre 1872.]

Fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1873.

EXTRAITS. — **Travaux publics.**

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
	1° DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	
Ier.	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale.	francs. 744.000
II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux de l'administration centrale.	146.000
III.	Personnel du corps des ponts et chaussées.	3.863.000
IV.	Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées.	4.135.000
V.	Personnel du corps des mines; enseignement et écoles.	827.700
VI.	Personnel des gardes-mines.	189.700
VII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime.	288.500
VIII.	Personnel des agents affectés à la surveillance de la pêche fluviale.	335.000
IX.	Secours.	75.000
X.	Etablissements thermaux appartenant à l'Etat.	30.000
XI.	Routes et ponts (Travaux ordinaires), Paris excepté.	27.800.000
XI *bis*.	Chaussées de Paris.	3.000.000
XII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Trav. ordinaires.).	4.800.000
XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. Idem.	4.800.000
XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. Idem.	5.000.000
XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	250.000
XVI.	Subventions applicables aux travaux à exécuter par voie de concession de péage et au rachat de concessions.	40.000
XVII.	Matériel des mines.	50.000
XVIII.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	21.785.080
XIX.	Exposition des œuvres des artistes vivants.	60.000
XX.	Personnel des bâtiments civils.	103.600
XXI.	Entretien des bâtiments civils.	850.000
XXII.	Construction et grosses réparations des bâtiments civils.	1.000.000
XXIII.	Entretien des palais nationaux.	1.200.000
	A reporter.	81.372.580

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés.
		francs.
	Report	81.372.580
XXIV.	Construction et grosses réparations des palais nationaux	475.000
XXV.	Service des régies et du mobilier des palais nationaux	862.800
XXVI.	Dépenses d'entretien et de grosses réparations des eaux de Versailles et de Marly	350.000
XXVII.	Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance	Mémoire.
XXVIII.	Dépenses des exercices clos	Idem.
	Total de la 1[re] section	83.060.380
	2[e] SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
XXIX.	Etablissement thermal d'Aix	35.850
XXX.	Lacunes des routes nationales	1.500.000
XXXI.	Rectification des routes nationales	1.200.000
XXXII.	Nouvelles routes nationales de la Corse	300.000
XXXIII.	Routes forestières de la Corse	150.000
XXXIV.	Construction de ponts	2.000.000
XXXV.	Amélioration de rivières	6.800.000
XXXVI.	Etablissement de canaux de navigation	2.700.000
XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	7.500.000
XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations	800.000
XXXIX	Travaux d'amélioration agricole	1.350 000
XL.	Assainissement des marais communaux	25.000
XLI.	Prêts pour irrigations et desséchements	10.000
XLII.	Exécution de la carte géologique de la France	40.000
XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat	2.885.000
XLIV.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	6.136.875
XLV.	Subventions pour chemins de fer d'intérêt local	4.479.670
XLVI.	Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer	4.000.000
XLVII.	Edifices publics	1.700.000
XLVIII.	Construction du nouvel Opéra	1.000.000
	Total de la 2[e] section	44.612.395
	RECAPITULATION.	
	1[re] SECTION. Service ordinaire	83.060.380
	2[e] SECTION. Travaux extraordinaires	44.612.395
	Total pour le ministère des travaux publics	127.672.775
	2° SERVICE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.	
XII	Travaux publics. — Service ordinaire	3.536.967
XII *bis*.	Travaux publics. — Service extraordinaire	7.361.100
	Total pour le gouvernement général civil de l'Algérie	10.898.067

DÉCRETS.

(N° 3)

[5 août 1872.]

Réglementation de l'irrigation des propriétés riveraines de l'Hozain dans les communes traversées par ce cours d'eau à partir du hameau des Bordes-Lantages (Aube).

(N° 4)

[5 août 1872.]

Est rapporté le décret du 31 *octobre* 1856 *autorisant le sieur* Bouchard *à établir trois usines sur le canal d'irrigation dérivé de la rivière de Buech, commune de Laragne (Hautes-Alpes).*

(N° 5)

[8 août 1872.]

Réglementation du régime hydraulique de l'usine que les sieurs Eigle *et* Meillière *possèdent sur la rivière du Rabodeau, commune de Moussey (Vosges).*

(N° 6

[31 août 1872.]

Fonds de concours. — Ouverture de crédit. — Exercice 1872.

Le Président de la République française décrète :

. . . .

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de 1872 (1re et 2e section), un crédit de 581.119f,50

Cette somme de 581.119f,50 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

1re SECTION

TRAVAUX ORDINAIRES.

		francs.
Chap. x.	Établissements thermaux appartenant à l'État. .	27.500,00
Chap. xi.	Routes et ponts.	4.000,00
Chap. xii.	Navigation intérieure. — Rivières.	92.892,43
Chap. xiii.	Navigation intérieure. — Canaux.	13.000,00
Chap. xiv.	Ports maritimes, phares et fanaux.	15.221,60

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. xxix.	Lacunes des routes nationales.	20.000,00
Chap. xxx.	Rectifications des routes nationales.	11.000,00
Chap. xxxiii.	Construction de ponts.	8.535,39
Chap. xxxiv.	Amélioration des rivières.	30.000,00
Chap. xxxv.	Établissements de canaux de navigation.	42.000,00
Chap. xxxvii.	Travaux de défense contre les inondations. . . .	48.062,00
Chap. xxxviii.	Travaux d'amélioration agricole.	18.908,08
Chap. xlii.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État. .	250.000,00
	Ensemble, comme ci-dessus.	581.119,50

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1872.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE X.	
	ÉTABLISSEMENTS THERMAUX APPARTENANT A L'ÉTAT.	
		francs.
Allier.	Entretien des routes thermales, du parc et de la prise d'eau de Vichy.	27.500,00
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires.)	
Seine.	Entretien des ponts et passerelles à péage rachetés par la ville de Paris.	4.000.00
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES. (Travaux ordinaires.)	
Ardèche.	Entretien du réservoir de Ternay.	5.400,00
Eure.	Travaux de défense de la rive gauche de la Seine devant Aiziers.	10.000.00
Jura.	Rectification du Doubs à la limite des départements du Jura et de Saône-et-Loire.	20.000.00
Loire.	Entretien du réservoir du Furens.	6.667,00
Lot.	Allongement du pont du canal sur le Lot, à Luzech.	9.000.00
Puy-de-Dôme.	Travaux de défense en aval du perré de Chambon, dans la commune de Martres-d'Artières (rive gauche de l'Allier).	4.750,00
Saône-et-Loire.	Construction du pont de Verdun, sur le Doubs.	19.816.46
Seine.	Entretien du pont Saint-Bernard.	2.000,00
Tarn-et-Garonne.	Travaux de fixation du lit de la Garonne, à Bressures.	3.464,49
Var.	Travaux de défense de la ville d'Aups contre les inondations.	6.794,48
	Total du chapitre XII.	92.892,43
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Meurthe-et-Moselle.	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse et à la Saône.	5.000,00
Haute-Saône.	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse et à la Saône.	3.000,00
Vosges.	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse et à la Saône.	5.0 00,00
	Total du chapitre XIII.	13.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX. (Travaux ordinaires.)	francs.
Gironde.......	Travaux d'amélioration du quai Sainte-Croix. .	7.221,60
Pas-de-Calais. .	Construction d'un perré de défense au pied de la falaise du Portel.	2.000,00
Vendée......	Amélioration du quai du Remblai au port des Sables.	6.000,00
	Total du chapitre XIV.	15.221,60
	IIᵉ SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Haute-Savoie. .	Construction de la route nationale n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	20.000,00
	CHAPITRE XXX.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Corse.......	Rectification de la route nationale n° 193, à l'entrée de Bastia.	11.000,00
	CHAPITRE XXXIII.	
	CONSTRUCTION DE PONTS.	
Allier.......	Construction d'un pont à établir sur le Cher, à Urçay.	8,535,39
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Maine-et-Loire. .	Construction du quai des Carmes, sur le Maine.	30.000,00
	CHAPITRE XXXV.	
	ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Haute-Marne. . .	Etudes du canal de jonction de la Marne à la Saône.	6.000,00
Saône-et-Loire. .	Construction de la rigole navigable de l'Arroux.	36.000,00
	Total du chapitre XXXV.	42.000,00
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Indre-et-Loire. .	Travaux de défense d'Amboise contre les inondations.	31.062,00
Maine-et-Loire. .	Travaux d'exhaussement et de consolidation de la levée de Savennières.	17.000,00
	Total du chapitre XXXVII.	48.062,00
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Dordogne.....	Construction des routes agricoles de la Double.	[illegible]
	CHAPITRE XLII.	
	TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Ariége.......	Construction du chemin de fer de Foix à Tarascon.	250.000,00

CHAPITRES.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	RÉCAPITULATION.	
	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	
CHAP. X.	Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État	27.500,00
CHAP. XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.)	4.000,00
CHAP. XII.	Navigation intérieure.—Rivières. (Travaux ordinaires.).	92.892,43
CHAP. XIII.	Navigation intérieure.—Canaux. (Travaux ordinaires.).	13.000,00
CHAP. XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.).	15.221,60
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales	20.000,00
CHAP. XXX.	Rectification des routes nationales	11.000,00
CHAP. XXXIII.	Construction de ponts	8.535,39
CHAP. XXXIV.	Amélioration de rivières	36,000,00
CHAP. XXXV.	Établissement de canaux de navigation	42.000,00
CHAP. XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations	48.062,00
CHAP. XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole	18.908,06
CHAP. XLII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État	250.000,00
	Total général	581.119,06

(N° 7)

[7 décembre 1872.]

Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics.

Le Président de la République française,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1er. M. *de Fourtou*, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics.

L'intérim du ministère des travaux publics, remis à M. *Teisserenc de Bort*, ministre de l'agriculture et du commerce, cessera à dater de ce jour.

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, vice-président du conseil des ministres, est chargé de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 8)

[14 août 1871.]

Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement. — Abaissement du niveau de la retenue. — Utilité générale. — Réserve du droit de mettre en chômage en cas d'infraction, portée de la clause. — Servitude, destination du père de famille.—Frais du règlement. — (Sieur Couillaud.)*—Recours, pour excès de pouvoirs, contre un arrêté préfectoral et une décision confirmative du ministre portant règlement des eaux d'une usine, fondé sur ce que la mesure n'aurait pas été prise dans un intérêt public, mais dans l'intérêt exclusif d'un propriétaire riverain : Rejet par le motif que les décisions attaquées rentraient dans l'exercice des pouvoirs de police, qui appartiennent au préfet et au ministre. — La clause d'un règlement d'eau, qui réserve à l'administration le droit de mettre l'usine en chômage pour le cas où les usiniers négligeraient de se conformer aux dispositions prescrites et pour celui où, après s'y être conformés, ils formeraient quelque entreprise nouvelle ou changeraient l'état des lieux, ne doit pas être entendue en ce sens que l'administration aurait voulu substituer son action à celle des juges compétents pour constater et exprimer les contraventions qui pourraient être commises par les usiniers; elle a seulement pour but de rappeler les pouvoirs de police qui lui appartiennent et en vertu desquels elle pourrait s'opposer à tout empêchement porté au libre écoulement des eaux par des ouvrages non autorisés.—Si des usiniers allèguent que les propriétaires des prairies qui bordent le canal de leur usine sont tenus, en vertu de titres privés (dans l'espèce, servitude par destination du père de famille), de supporter les inconvénients résultant d'un niveau plus élevé que celui qui a été autorisé par l'administration, ils peuvent se pourvoir devant l'autorité judiciaire pour faire constater leurs droits et, dans le cas où ces droits seraient reconnus, revenir devant l'administration pour*

de mettre leur usine en chômage pour le cas où ils négligeraient de se conformer aux dispositions prescrites et pour celui où, après s'y être conformés, ils formeraient quelque entreprise nouvelle ou changeraient l'état des lieux, sans préjudice de l'application des dispositions pénales relatives aux contraventions en matière de cours d'eau :

Considérant que, des termes mêmes de la disposition ci-dessus rappelée, il résulte que l'administration n'a pas entendu substituer son action à celle des juges compétents pour constater et réprimer les contraventions qui pourraient être commises par les usiniers, mais qu'elle a seulement entendu rappeler les pouvoirs de police qui lui appartiennent et en vertu desquels elle pourrait s'opposer à tout empêchement porté au libre écoulement des eaux par des ouvrages non autorisés;

Sur les conclusions des requérants, tendant à ce qu'il soit décidé qu'ils ne doivent pas contribuer aux frais du règlement de leur usine :

Considérant qu'aucune clause du règlement attaqué ne fait obstacle à ce qu'ils demandent, s'ils s'y croient fondés, au conseil de préfecture décharge ou réduction des sommes qui pourront lui être réclamées de ce chef, en vertu de mandats rendus exécutoires par le préfet dans les formes prescrites par l'article 75 du 7 fructidor an XII et par le décret du 27 mai 1854;

Art. 1er. La requête des époux Couillaud est rejetée.

(N° 9)

[14 août 1871.]

Travaux publics. — Dommages. — Etablissement d'une digue aux abords d'un pont. — Privation d'air et de lumière. — Difficultés d'accès sur les berges. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — (Dame Tessier.) — *Rejet d'une demande en indemnité pour dommages résultant de travaux publics, les dommages allégués n'étant pas justifiés ou n'étant pas de nature à donner droit à indemnité. — Ces donmages allégués consistaient : 1° dans la construction d'une digue sur les anciens bords de la rivière à une certaine distance de la maison de la réclamante et, par suite, diminution de la vue dont cette maison jouissait; — 2° dans le fait d'un accès rendu moins*

commode par des travaux exécutés dans l'intérêt de la navigation sur un terrain dépendant du domaine public et non destiné à la circulation : la propriété était d'ailleurs bordée par trois voies publiques sur l'ancienne berge de la rivière ; — 3° dans l'obstacle apporté à l'écoulement des eaux : l'administration avait établi le long de la digue une rigole suffisante pour recevoir et conduire à la rivière les eaux pluviales s'écoulant de la propriété.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la dame Tessier, née Aubert, agissant au nom et comme administrateur provisoire des biens de son mari, la dite requête et le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, en date du 4 mai 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a refusé de lui accorder une indemnité à raison des dommages qui seraient résultés pour sa propriété de l'établissement d'une digue le long du canal Saint-Maurice aux abords du pont de Charenton ;

Ce faisant, attendu que la construction de la digue dont s'agit a eu pour effet de priver la propriété de la requérante d'air et de soleil, de rendre difficile l'accès d'une porte qui donnait de son jardin sur l'ancienne berge de la rivière de Marne, et enfin de mettre obstacle, au devant de la dite propriété, à l'écoulement des eaux pluviales et domestiques, condamner la ville de Paris à lui payer une indemnité de 18.000 francs avec les intérêts à partir du jour de la demande, et en outre à supporter les frais d'expertise et de tierce-expertise et les dépens ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu l'ordonnance rendue, le 25 octobre 1869, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État et portant que le recours ci-dessus visé sera communiqué à la ville de Paris, ensemble l'exploit d'huissier, en date du 8 décembre suivant, duquel il résulte que le dit pourvoi a été communiqué à la dite ville qui n'a pas produit de défense ;

Vu un nouveau mémoire par lequel la dame Tessier expose que les travaux dont elle se plaint ont été effectués non pas par la ville de Paris, mais par l'État et demande en conséquence que les conclusions qu'elle a prises par erreur contre la ville soient considérées comme ayant été prises contre l'État ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil, attendu que les travaux exécutés par l'administration à une certaine distance du mur de la requérante ont été faits dans l'intérêt de la navigation, sur un

terrain dépendant du domaine public, et ne peuvent, par suite, donner lieu à aucune demande en indemnité; attendu, d'ailleurs, que les dits travaux n'ont causé à sa propriété aucun dommage direct et matériel, rejeter le recours;

Vu le rapport des experts et du tiers-expert;

Vu les avis des ingénieurs;

Vu le plan des lieux:

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le grief tiré de la privation d'air et de soleil:

Considérant que si la construction d'une digue sur les anciens bords de la rivière de Marne à une certaine distance de la maison de la dame Tessier a eu pour effet de diminuer la vue dont jouissait la dite maison, ce fait ne constitue pas un dommage de nature à lui donner droit à l'allocation d'une indemnité;

Sur le grief tiré de la difficulté d'accès:

Considérant que la dame Tessier ne peut être fondée à réclamer une indemnité à raison de ce que les travaux exécutés par l'État, dans l'intérêt de la navigation sur un terrain dépendant du domaine public et non destiné à la circulation ont eu pour résultat de rendre moins commode l'accès qui existait de sa propriété, bordée d'ailleurs par trois voies publiques, sur l'ancienne berge de la rivière de Marne:

En ce qui touche le grief tiré de l'obstacle apporté à l'écoulement des eaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration a fait établir le long de la digue une rigole suffisante pour recevoir et conduire à la Marne les eaux pluviales et ménagères découlant de la propriété de la dame Tessier;

Art. 1er. La requête de la dame Tessier est rejetée.

(N° 10)

[14 août 1871.]

Grande voirie. — Routes. — Construction d'un mur par un riverain. — Suppression d'une ruelle. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — Absence d'autorisation. — Démolition ordonnée. — Décharge. — (Sieur Cottin.) — *Un propriétaire riverain d'une route, poursuivi comme ayant commis une contravention de grande voirie*

pour avoir supprimé sans autorisation et enclos dans sa propriété, en construisant un mur, une ruelle achetée par lui de la commune et par laquelle s'écoulaient, suivant l'administration, les eaux d'un des côtés de la route, a été condamné par le conseil de préfecture à démolir son mur et à rétablir les lieux dans leur état primitif: — Décidé que ce particulier devait être déchargé de la condamnation prononcée contre lui par les motifs suivants : — Le mur, bien que construit sans autorisation, n'empiète pas sur la voie publique; il n'est pas établi par l'instruction que l'interruption de l'écoulement des eaux de la route soit due aux travaux faits par le réclamant; le procès-verbal n'a pas constaté de dégradation de la route; enfin l'administration n'allègue pas l'existence d'une servitude spéciale lui ayant conféré le droit de faire écouler les eaux pluviales sur le terrain du réclamant (*).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Cottin (François, propriétaire à Champrosay, commune de Draveil, département de Seine-et-Oise, et tendant à l'annulation d'un arrêté, en date du 2 juillet 1869, par lequel le conseil de préfecture du département précité, saisi d'un procès-verbal de la contravention de grande voirie dressé le 9 juillet 1868, contre le requérant, pour avoir supprimé sans autorisation et enclos dans sa propriété une ruelle qui suivait la direction de la ligne de plus grande pente du coteau et par laquelle s'écoulaient les eaux du côté droit de la route départementale n° 29, et avoir par ce fait interrompu le cours des dites eaux, a condamné le sieur Cottin à démolir son mur sur toute la largeur de la ruelle dont s'agit, en se fondant sur ce que la clôture exécutée par lui interrompt le cours des eaux qui s'y déversent, et que leur séjour permanent sur la route est de nature à y causer des dégradations qu'il importe de prévenir, la dite requête et le dit mémoire, fondés sur ce que, d'une part, et en fait, les eaux de la route n'auraient jamais coulé dans la ruelle, et que la preuve du contraire ne serait faite ni par le procès-verbal ni par l'administration des ponts et chaussées; sur ce que, d'autre part, l'écoulement réclamé, que la disposition des lieux ne rendrait au surplus pas nécessaire, ne serait pas seulement l'écoulement, du fonds supérieur sur le fonds

(*) Voir les arrêts des 6 janvier 1853 (Boucher), *Ann.* 1853, p. 111; — 24 août 1858 (de Flambart), *Ann.* 1859, p. 138; — 9 juillet 1861 (Legrand), *Ann.* 1862, p. 38; — 18 février 1864 (Gobréau), *Ann.* 1864, p. 283.

inférieur, des eaux arrivant naturellement de l'un à l'autre, mais l'écoulement d'eaux recueillies artificiellement, par suite de l'établissement de ruisseaux longeant la route ; que, par suite, les dispositions des ordonnances du bureau des finances de la généralité de Paris, en date des 29 mars 1754 et 17 juillet 1781, ne seraient pas applicables, et que l'administration ne saurait prétendre à l'écoulement dont s'agit en dehors de l'existence d'une servitude spéciale résultant d'un titre ou de la prescription, et dont il n'appartiendrait qu'à l'autorité judiciaire de connaître ; que, par suite, le conseil de préfecture était incompétent pour statuer ;

Vu l'arrêté attaqué, qui, tout en condamnant le sieur Cottin à la démolition du mur élevé par lui, n'a pas prononcé d'amende contre le contrevenant, par le motif que la contravention reprochée remontait à plus d'une année, ensemble le procès-verbal dressé le 9 juillet 1868 ;

Vu les observations du ministre des travaux publics, ensemble les rapports des ingénieurs, en date des 18 et 23 février 1870, transmis par notre ministre et auxquels il se réfère ; les dites observations tendant à ce que le pourvoi soit rejeté, et à ce que, en outre, le sieur Cottin soit condamné à rétablir les lieux dans leur état primitif, par le motif qu'il serait incontestable que la ruelle achetée de la commune par le sieur Cottin, et incorporée par lui à sa propriété en relevant le sol, était ouverte du côté de la route, qu'il n'y avait en cet endroit ni trottoir ni bordure, et que les eaux s'écoulaient suivant la pente naturelle sur le sol de la dite ruelle, qui présentait une inclinaison vers la Seine ; que, par suite, en fermant par un mur, sans autorisation, la ruelle dont s'agit dont le sol était plus bas que la route, le requérant a contrevenu aux dispositions de l'ordonnance précitée du 17 juillet 1781 ;

Vu le mémoire en réplique, par lequel le sieur Cottin persiste dans ses précédentes conclusions, ainsi qu'à contester que l'écoulement des eaux de route se fît par la ruelle, ensemble le certificat du 30 juillet 1868, produit par le sieur Cottin à l'appui de ses assertions ;

Vu l'arrêté du Conseil du 27 février 1765 ;

Vu l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 17 juillet 1781 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Considérant que le procès-verbal de contravention, en date du 9 juillet 1868, ci-dessus visé, a été dressé contre le sieur Cottin pour avoir supprimé sans autorisation et enclos dans sa propriété une ruelle, achetée par lui de la commune de Draveil, qui suivait

la direction de la ligne de plus grande pente du coteau, et par laquelle s'écoulaient les eaux du côté droit de la route départementale n° 29, et avoir par ce fait interrompu le cours des dites eaux;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le mur construit par le sieur Cottin le long de la route, pour clore la ruelle dont s'agit, a été construit sans autorisation, mais qu'il n'est pas allégué que ce mur empiète sur le sol de la voie publique;

Considérant, d'autre part, qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'administration soit fondée à imputer aux travaux exécutés sur le terrain du sieur Cottin l'interruption de l'écoulement des eaux de la route; que le sieur Cottin soutient au contraire que ces travaux ne sauraient avoir eu pour effet d'arrêter cet écoulement, attendu qu'il ne s'opérait pas par la ruelle dont il est propriétaire, et se trouverait assuré par la pente du terrain, dans le sens de l'axe de la route;

Considérant, au surplus, que le procès-verbal contre le requérant ne constate point de dégradations, que les eaux dont s'agit sont des eaux de pluie recueillies dans les ruisseaux établis le long de la route, et que le ministre des travaux publics n'invoque l'existence d'aucune servitude spéciale en ce qui touche leur écoulement sur la propriété du sieur Cottin; que de ce qui précède il suit, d'une part, que s'il appartenait au conseil de préfecture de statuer, conformément aux loi et arrêt ci-dessus visés des 29 floréal an X et 27 février 1765, sur la contravention commise par le requérant en construisant un mur sans autorisation le long de la route départementale n° 29, il ne pouvait, dans les circonstances de l'affaire, ordonner la démolition du mur ainsi élevé; que, d'autre part, l'administration n'est pas fondée à reprocher au requérant une contravention dont la répression devrait être poursuivie aux termes de l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris du 17 juillet 1781 et de la loi du 29 floréal an X, et à demander que, par suite, le sieur Cottin soit condamné à rétablir, dans son état primitif, le sol de la ruelle incorporée par lui à sa propriété;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, en date du 2 juillet 1869, est annulé; en conséquence le sieur Cottin est déchargé de la condamnation prononcée contre lui.

2. Le recours incident du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 11)

[30 août 1871.]

Travaux publics. — Dommages. — Compagnie du canal du Midi. — Commune. — Eaux provenant des docks de la compagnie. — Aqueduc construit par une ville. — Inondation et infiltrations. — Indemnité. — Demande de suppression des ouvrages. — Travaux exécutés en dehors d'une autorisation explicite. — Incompétence du conseil de préfecture. — (Compagnie du canal du Midi.) — *Lorsqu'un particulier allègue que des travaux ont été exécutés par une ville ou une compagnie, non en vertu d'une autorisation explicite, mais en vertu d'une tolérance de l'administration, il n'est pas recevable, alors même que ces ouvrages lui auraient causé un préjudice (dans l'espèce, en modifiant le régime des eaux d'un fossé longeant une route), à en demander la suppression devant le Conseil d'Etat, par la voie contentieuse : il peut seulement poursuivre la répression de ces entreprises devant l'autorité compétente.*

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la compagnie propriétaire du canal du Midi, représentée par le sieur Trouble, son administrateur, demeurant à Paris, rue de la Ferme-des-Mathurins, n° 29, la dite requête et le dit mémoire tendant à faire annuler un arrêté en date du 6 avril 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne a condamné la compagnie exposante et la ville de Toulouse à payer, chacune par moitié, une indemnité de 12.000 francs aux héritiers Bégué, à raison des dommages causés à une propriété qu'ils possèdent à Toulouse, le long de la route départementale n° 2, par les inondations et filtrations provenant des eaux des docks de la compagnie du canal, qui se déversent dans le fossé de la dite route, et qu'un aqueduc construit par la ville de Toulouse au droit de la propriété Bégué conduit dans les bassins du jardin des plantes de la ville;

Ce faisant, attendu que l'instruction n'aurait pas suffisamment établi l'existence du dommage dont le conseil de préfecture a accordé la réparation; que, dans tous les cas, ce dommage serait insignifiant et ne serait pas occasionné par les eaux provenant

des docks de la compagnie; annuler l'arrêté attaqué et condamner les sieurs Bégué aux dépens; subsidiairement, et en admettant que les sieurs Bégué aient éprouvé un dommage dont ils soient fondés à demander la réparation, attendu que l'envahissement de leur propriété par les eaux coulant dans le fossé de la route ne saurait être attribué qu'à l'existence du barrage construit par la ville dans le dit fossé pour faire refluer les eaux dans l'aqueduc du jardin des plantes, dire que l'indemnité due aux sieurs Bégué sera payée exclusivement par la ville de Toulouse, qui devra supporter tous les dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la ville de Toulouse, agissant par son maire actuellement en exercice à ce dûment autorisé, la dite requête et le dit mémoire tendant à l'annulation de l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, attendu que les sieurs Bégué n'auraient éprouvé aucun dommage dont ils soient fondés à demander la réparation; que, dans tous les cas, les inondations et filtrations dont se plaignent les dits sieurs Bégué ne proviendraient pas de l'existence du barrage de la ville, mais des conditions défectueuses dans lesquelles s'effectuerait la vidange des docks de la compagnie du canal du Midi; ce faisant, dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'une indemnité était due aux sieurs Bégué, les condamner aux dépens; subsidiairement, décharger la ville de Toulouse des condamnations prononcées contre elle, mettre l'indemnité à laquelle les sieurs Bégué devaient être reconnus avoir droit, à la charge exclusive de la compagnie du canal du Midi et la condamner aux dépens;

Vu un mémoire en défense présenté par la ville de Toulouse contre les conclusions subsidiaires de la compagnie du canal du Midi, le dit mémoire en défense tendant à ce qu'il nous plaise, attendu que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes, joindre les deux instances et statuer par un seul décret;

Vu le mémoire en défense portant recours incident, présenté pour les sieurs Alexis Bégué, Jean David et dame Mathilde Bégué, épouse du sieur David, le dit mémoire tendant : 1° au rejet des deux pourvois ci-dessus visés, attendu qu'il est établi par l'instruction que leur propriété a éprouvé un dommage direct et matériel par suite de l'envahissement habituel des terrains par les eaux du fossé de la route départementale n° 2; que ces eaux proviennent des docks de la compagnie du canal du Midi, et que les dégâts sont d'autant plus considérables, que le niveau des eaux est surélevé

dans le fossé par le barrage et l'aqueduc construits par la ville de Toulouse ; à la condamnation de la compagnie du canal du Midi à la démolition des ouvrages par lesquels elle évacue les eaux de ses docks dans les fossés de la route n° 2, attendu qu'elle n'est pas régulièrement autorisée à emprunter le dit fossé pour opérer la vidange de ses bassins; 3° à la condamnation de la ville de Toulouse à la démolition du barrage et de l'aqueduc par elle construits sur le fossé dont s'agit, attendu que l'établissement de ces ouvrages n'a pas été régulièrement autorisé ; 4° à l'allocation d'une indemnité supérieure à celle qui a été accordée par le conseil de préfecture, dans le cas où la suppression des ouvrages de la ville et de la compagnie ne serait pas par nous prononcée ; 5° à l'allocation des intérêts de l'indemnité accordée aux exposants, depuis le 25 juillet 1867, date de la demande introductive d'instance, tout au moins à partir du 6 avril 1868, date de l'arrêté attaqué; 6° à la condamnation de la compagnie et de la ville de Toulouse aux dépens;

Vu les procès-verbaux de l'expertise et de la tierce-expertise auxquelles il a été procédé en exécution d'un arrêté du conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, en date du 19 juillet 1864 ; ensemble le plan des lieux et le procès-verbal d'une enquête à laquelle il a été procédé par les experts le 21 juillet 1865 ;

Vu les observations présentées par les ministres de l'intérieur et des travaux publics;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par un seul arrêté;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que la modification apportée au régime des eaux du fossé de la route départementale n° 2 par le déversement dans le dit fossé des eaux provenant des docks de la compagnie du canal du Midi, et la construction du barrage et de l'aqueduc établis par la ville de Toulouse pour l'alimentation du réservoir du jardin des plantes, ont occasionné, sur la propriété des sieurs Bégué, des inondations partielles et des filtrations, à raison desquelles les dits sieurs Bégué étaient fondés à réclamer une indemnité;

Considérant que ni la compagnie du canal du Midi, ni la ville de Toulouse n'établissent qu'en fixant cette indemnité à la somme de 12.000 francs, et en décidant qu'elle serait supportée par moitié par chacune d'elles, le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne ait fait une inexacte appréciation, soit du

préjudice causé aux sieurs Bégué, soit de la part de responsabilité incombant à chacune des parties en cause;

Sur les conclusions du recours incident tendant à la suppression des ouvrages qui auraient été exécutés sans autorisation régulière par la compagnie du canal du Midi et la ville de Toulouse :

Considérant, d'une part, qu'en admettant que les ouvrages dont il s'agit aient été exécutés, soit par la compagnie du canal du Midi, soit par la ville de Toulouse, en dehors d'une autorisation explicite, et seulement en vertu d'une tolérance de l'administration, la circonstance que ces travaux modifient le régime des eaux du fossé de la route départementale n° 2, ne saurait autoriser les sieurs Bégué à poursuivre la suppression des dits ouvrages devant le Conseil d'État par la voie contentieuse;

Considérant, d'autre part, que si des entreprises ont été commises sur la propriété des sieurs Bégué pour l'établissement des ouvrages hydrauliques construits par la ville de Toulouse, rien ne fait obstacle à ce que les sieurs Bégué poursuivent, s'ils s'y croient fondés, devant l'autorité compétente, la répression des dites entreprises;

En ce qui touche les intérêts de l'indemnité accordée aux sieurs Bégué :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts ne peuvent être alloués qu'à partir du jour où ils ont été régulièrement demandés ; — Que les sieurs Bégué ne justifient pas avoir demandé les intérêts de l'indemnité par eux réclamés, avant le 13 février 1869, date de la demande qu'ils en ont faite devant le Conseil d'État; que, dès lors, ce n'est qu'à partir de cette date que doivent courir à leur profit les intérêts de l'indemnité à laquelle ils ont droit;

Art. 1er. Les intérêts de l'indemnité de 12.000 francs, accordée aux sieurs Bégué, par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Haute Garonne, seront alloués aux dits sieurs Bégué à partir du 13 février 1869.

2. Les requêtes ci-dessus visées de la compagnie du canal du Midi et de la ville de Toulouse sont rejetées.

3. La compagnie du canal du Midi et la ville de Toulouse sont condamnées aux dépens qui seront supportés par moitié par chacune d'elles.

4. Le surplus des conclusions des sieurs Bégué est rejeté.

(N° 12)

[26 septembre 1871.]

Travaux publics. — Construction d'écluses. — Augmentation du prix de la main-d'œuvre. — Indemnité allouée. — Article 39 *des conditions générales du* 25 *août* 1833. — *Retard exceptionnel dans le règlement du compte. — Indemnité allouée. — Intérêts.* — (Sieur Colas.) — *Lorsque l'augmentation anormale du prix de la main-d'œuvre a été le résultat de la nécessité où l'entrepreneur s'est trouvé de maintenir sur le chantier une quantité considérable d'ouvriers pour accélérer les travaux, une indemnité peut être accordée à l'entrepreneur, malgré les termes de l'article* 39 *des conditions générales, qui, suivant M. le ministre des travaux publics, autorisait seulement à demander la résiliation du marché. — Il y a lieu également d'accorder une indemnité à l'entrepreneur qui a subi des retards exceptionnels dans le règlement de son compte.*

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Mayenne, en date du 29 juillet 1869, dans la disposition par laquelle le dit conseil de préfecture a prescrit une expertise à l'effet de fixer le chiffre de l'indemnité qui serait due au sieur Colas, entrepreneur des travaux de construction de trois écluses sur la Mayenne, à raison du dommage que cet entrepreneur aurait éprouvé par suite d'une augmentation notable, survenue en cours d'exécution dans le prix de la main-d'œuvre;

Ce faisant, attendu que, d'après l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales de 1833, qui régit l'entreprise, cette augmentation ne pouvait donner à l'entrepreneur d'autres droits que celui de demander la résiliation de son marché, mais qu'elle ne pouvait lui ouvrir un recours en indemnité; décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré recevable la demande d'indemnité formée par l'entrepreneur à raison de cette augmentation; par suite, statuant à nouveau, rejeter la dite demande;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense et le recours incident présentés par le sieur Colas, le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° rejeter le recours du ministre des travaux publics, attendu que

l'augmentation du prix que l'entrepreneur a subie provient du fait de l'administration qui a imprimé aux travaux une impulsion anormale et extraordinaire et exigé sur les chantiers la présence d'une masse considérable d'ouvriers; que, dès lors, l'administration n'est pas fondée à réclamer contre l'entrepreneur l'application de l'article 39 des clauses et conditions générales; 2° statuant sur le recours incident, réformer la disposition de l'arrêté par laquelle le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité de l'entrepreneur, fondée sur les retards qu'il a subis dans le payement du décompte de son entreprise; — Ce faisant, attendu qu'à la date du 31 octobre 1863, les travaux de l'entreprise étaient définitivement terminés, et que c'est seulement à la fin de l'année 1868, après un délai de cinq ans, que le règlement des dits travaux est intervenu; décider que l'indemnité à payer au sieur Colas portera non-seulement sur l'augmentation des salaires ci-dessus signalée, mais encore sur la perte d'intérêts qui est résultée, pour cet entrepreneur, des avances considérables qu'il a faites en l'absence de crédits et de fonds disponibles; fixer la dite indemnité à la somme totale de 59.500 francs, avec intérêts tels que de droit; subsidiairement, décider que l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture sur le premier chef de sa demande portera également sur le second, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, par lesquelles le ministre, tout en persistant dans ses précédentes conclusions en ce qui touche la disposition de l'arrêté contre laquelle son recours est dirigé, conclut à ce qu'il soit alloué à l'entrepreneur, à titre d'indemnité, eu égard aux retards exceptionnels qu'il a subis dans le règlement de son compte, les intérêts à 5 p. 100 des sommes qui lui ont été payées postérieurement au 31 octobre 1864, à partir du payement de chaque somme principale jusqu'au 24 juin 1868, et en outre les intérêts de cette indemnité depuis le 24 juin 1868 jusqu'au solde définitif;

Vu le mémoire en réplique, par lequel le sieur Colas, tout en demandant qu'il lui soit donné acte, en ce qui touche son recours incident, des conclusions du ministre des travaux publics, déclare persister dans ses précédentes conclusions tendant au rejet du recours primitif du dit ministre;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées, en date des 1er décembre 1868, 15 juin 1869, 8 février et 2 mars 1870;

Vu le procès-verbal d'adjudication, en date du 6 juillet 1860, des travaux de trois écluses sur la Mayenne; ensemble le devis et cahier de charges de la dite entreprise;

Vu l'ordre de service adressé au sieur Colas, à la date du 6 mai 1861, et portant qu'il est enjoint à cet entrepreneur d'avoir sur ses chantiers, dans le plus bref délai, 581 ouvriers dont 200 tailleurs de pierre, non compris les charpentiers et forgerons, occupés aux forges et à la réparation des voitures et outils;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, en date du 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le recours du ministre des travaux publics:

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des rapports ci-dessus visés des ingénieurs des ponts et chaussées, que les travaux dont le sieur Colas s'était rendu adjudicataire, sur les instances réitérées des ingénieurs, ont été terminés deux ans au moins plus tôt que ne le comportaient les prévisions du devis; que ce résultat est dû à l'activité extraordinaire déployée par le sieur Colas, d'après les ordres formels des ingénieurs; que, dans ces circonstances, il est juste d'indemniser l'entrepreneur de l'augmentation anormale que la nécessité de maintenir sur les chantiers une quantité considérable d'ouvriers a fait subir aux prix de la main-d'œuvre, et qu'il convient de lui allouer sur ce chef une somme de 13.000 francs;

En ce qui touche le recours incident du sieur Colas:

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des observations ci-dessus visées du ministre des travaux publics, qu'il convient d'allouer au sieur Colas, à titre d'indemnité, eu égard aux retards exceptionnels qu'il a subis dans le règlement de son compte, une somme de 11.000 francs;

En ce qui touche les intérêts:

Considérant que les intérêts sont dus à partir du jour où la demande en est faite; que le sieur Colas justifie les avoir demandés le 24 décembre 1868, date de l'enregistrement de sa requête introductive d'instance à la préfecture du département de la Mayenne;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Mayenne est annulé.

2. L'État payera au sieur Colas une somme de 24.000 francs, la dite somme portera intérêt au profit du sieur Colas, à partir du 24 décembre 1868.

3. Le recours du ministre des travaux publics et le surplus des conclusions du sieur Colas sont rejetés.

4. L'État est condamné aux dépens.

(N° 13)

[26 septembre 1871.]

Travaux publics. — Amélioration du port de Thonon. — Entrepreneur. — (Sieur Masson.) *— Suspension des travaux à raison de l'épuisement des crédits ouverts. — Indemnité calculée d'après les intérêts à 6 p. 100 du capital laissé improductif pendant la durée de la suspension par le fait de l'administration. — Prix de la location prolongée de carrières. — Résiliation. — Reprise du matériel par l'Etat. — Article 40 des conditions générales du 25 août 1833. — Diverses natures d'outils. — Forges. — Voitures et accessoires. — Outils pour béton. — Outils pour dragage. — Intérêts des intérêts (appréciation de faits).*

Vu la requête présentée pour le sieur Masson, entrepreneur des travaux d'amélioration du port de Thonon, tendant à la réformation d'un arrêté, en date du 30 juin 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Savoie aurait fait une évaluation insuffisante de diverses sommes dues par l'État au requérant;

Ce faisant, lui allouer : 1° 20.231f,89 pour le préjudice à lui causé par la première suspension de ses travaux; 2° 31.528f,65 pour prix du matériel à reprendre par l'État et frais accessoires; 3° pour préjudice, 26.012f,43, causé par la seconde suspension des travaux, avec intérêts et intérêts des intérêts et condamner l'État à tous les dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu l'arrêté attaqué portant, entre autres dispositions, que l'État payera au sieur Masson pour le premier chef indiqué ci-dessus, 16.323f,28, pour le second, 3.510f,17, pour le troisième, 12.920f,94, et que le sieur Masson payera les honoraires de l'expert désigné par lui;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant à ce que les sommes dues au sieur Masson soient portées à 16.978f,65 pour le premier chef, à 13.438f,22 pour le second, à ce que tous les frais d'expertise soient laissés à la charge de l'État, et à ce que le surplus des conclusions de l'entrepreneur soit rejeté;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Masson, par

lequel il déclare persister dans ses conclusions et demande que les frais de garde du matériel à reprendre par l'État soient fixés à 4 francs par jour jusqu'au moment où cette reprise aura lieu;

Vu le devis rectificatif des travaux à exécuter au port de Thonon, approuvé par le ministre des travaux publics, le 22 août 1862;

Vu l'arrêté, en date du 7 juin 1866, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Savoie, statuant sur les réclamations formées par le sieur Masson à la suite de la résiliation de son entreprise, a ordonné une expertise sur plusieurs chefs, notamment sur sa demande en indemnité à raison de la première suspension des travaux, et a rejeté le surplus de ses conclusions;

Vu le décret rendu au contentieux le 30 janvier 1868, réformant l'arrêté précité sur plusieurs points et ordonnant notamment que les experts détermineront : 1° le matériel que l'État est tenu de reprendre; 2° l'indemnité due pour la suspension des travaux qui a précédé la réalisation;

Vu les procès-verbaux des expertises et tierces-expertises auxquelles il a été procédé en exécution de l'arrêté du 7 juin 1866 et du décret du 30 janvier 1868;

Vu les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux des ponts et chaussées à la date du 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne l'indemnité due au sieur Masson, à raison de la suspension des travaux ordonnée par l'administration, le 25 mars 1862 :

Sur la question de savoir à quelle durée doit être évaluée cette suspension :

Considérant que les parties sont d'accord pour reconnaître que cette durée doit être calculée sur la différence entre la somme dépensée pendant les quinze mois qui ont suivi le 25 mars 1862 et celle qui aurait été dépensée si aucune interruption n'avait eu lieu; que l'arrêté attaqué, pour évaluer cette suspension à sept mois, a admis que l'entrepreneur ne devait compter que sur l'emploi des crédits qui ont été ouverts en 1862; mais qu'il n'est pas contesté que l'administration n'avait pas fait notifier au sieur Masson, au commencement de la dite année, le montant des crédits qu'elle entendait affecter aux travaux du port de Thonon; que l'importance des crédits ouverts pendant les deux premiers mois de cette année devait faire croire à l'entrepreneur qu'elle entendait continuer les travaux avec la même activité que l'année précédente, et qu'en effet, l'ordre de suspendre les enrochements et

par suite l'ouverture de crédits très-limités qui n'ont pu même être employés ont eu pour seule cause la nature du sol qui a obligé à mettre à l'étude un plan nouveau; qu'il résulte de l'instruction que, si les travaux avaient été conduits comme par le passé, la somme dépensée en dix-huit mois aurait été employée en six mois huit dixièmes; qu'ainsi c'est avec raison que le tiers-expert avait évalué à huit mois deux dixièmes la durée de la suspension des travaux;

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité:

Considérant, d'une part, qu'il est reconnu, par le ministre des travaux publics, que la perte éprouvée par l'entrepreneur, par suite de la nécessité de laisser improductif le capital engagé dans son entreprise, doit être calculée à raison de 6 p. 100 par an, comme l'avait proposé le tiers-expert, et non à raison de 5 p. 100 seulement, ainsi que l'avait décidé l'arrêté attaqué;

Considérant, d'autre part, que postérieurement au rapport du tiers-expert, un décret rendu au contentieux, le 13 août 1868, a fixé à 268 francs par an le prix de location dû par le sieur Masson aux propriétaires des carrières de Meillerie, prix évalué par le tiers-expert à 1.500 francs; qu'ainsi il y a lieu de réduire à 183 francs l'indemnité de 1.025 francs admise par ce tiers-expert pour prolongation de cette location pendant huit mois deux dixièmes;

Considérant que, sur les autres éléments devant servir à la fixation de l'indemnité, il y a accord entre les parties; que de tout ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu d'allouer au requérant la somme proposée par le tiers-expert, sauf la réduction de 842 francs indiquée ci-dessus, et de porter l'indemnité de 16.323f,28 admise par le conseil de préfecture à 19.389f,89, différence en plus 3.066f,61;

En ce qui concerne l'indemnité relative à la suspension des travaux qui a précédé la résiliation de l'entreprise:

Considérant que le requérant soutient que cette indemnité aurait dû être calculée sur les mêmes bases que celle sur laquelle il vient d'être statué; mais considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture, adoptant sur ce point l'avis du tiers-expert, a réduit cette indemnité par le motif que l'entrepreneur, en attendant que la résiliation demandée fût définitivement prononcée, n'avait conservé à sa charge qu'une partie de son matériel et de son personnel;

Considérant toutefois que, ainsi qu'il a été décidé sur le chef précédent, la perte résultant de ce que le capital engagé dans l'en-

treprise restait improductif, doit être calculée à raison de 6 et non de 5. p. 100, et que, par suite, il y a lieu d'allouer à l'entrepreneur 13.428f,22 au lieu de 12.920f,94, différence en plus 507f,28;

En ce qui concerne la reprise par l'État du matériel du sieur Masson :

Considérant que, pour vérifier si le conseil de préfecture a fait une juste application de l'article 40 des clauses et conditions générales ci-dessus visées et du décret rendu au contentieux le 30 janvier 1868, il y a lieu de déterminer si, parmi les objets dont l'arrêté attaqué n'a pas ordonné la reprise par l'État, il en est dont l'emploi aurait été nécessaire si les travaux avaient été continués;

En ce qui concerne les outils destinés aux enrochements, ceux de la carrière de Meillerie, la forge établie dans cette carrière et la barque *la Messagère* :

Considérant que, si certains ouvrages avaient été arrêtés avant d'avoir reçu la forme prévue au devis, et si des rechargements ont eu lieu postérieurement à la résiliation, il est reconnu par le sieur Masson lui-même que les enrochements exécutés ont sensiblement dépassé les quantités prévues au devis; que, s'il restait à employer une quantité très-limitée de moellons pour terminer les enrochements compris dans l'entreprise, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des outils nécessaires pour l'extraction de ces moellons ;

En ce qui concerne la forge du chantier de Thonon :

Considérant que cette forge devait servir tant aux ouvrages neufs en fer compris dans l'entreprise qu'aux réparations des outils ; que les ouvrages en fer restaient à confectionner à l'époque de la résiliation et que les maçonneries et autres travaux devaient encore exiger l'emploi d'outils et ustensiles nombreux ; que dans ces circonstances le sieur Masson est fondé à demander la reprise par l'État de la forge dont il s'agit dont le prix doit être fixé à 743f,35 ;

En ce qui concerne les outils de charpentier et de charron ;

Considérant qu'il résulte du rapport du tiers-expert que ceux des outils dont il n'a pas proposé la reprise avaient servi à la confection du matériel de l'entrepreneur et n'avaient plus d'utilité pour les travaux restant à exécuter ;

En ce qui concerne les voitures et accessoires destinés au transport des matériaux :

Considérant que, d'après les prévisions du devis, l'entrepreneur devait transporter par terre des quantités considérables de moel-

lons et de pavés, et qu'il ne résulte pas de l'instruction qu'antérieurement à la résiliation, l'administration l'eût informé que les plans primitifs devaient être modifiés sur ce point; qu'ainsi les voitures destinées à ces transports doivent être acquises par l'administration ;

Considérant que les prix doivent être fixés comme il suit : une grande voiture, 500 francs ; roues de rechange, 250 francs; deux autres voitures, 200 francs; un brancard et deux roues pour ces voitures, 75 francs;

En ce qui concerne les outils pour béton;

Considérant qu'il ne restait plus à exécuter aucun ouvrage en béton :

En ce qui concerne les outils pour dragages:

Considérant que, si le devis primitif ne comportait pas de dragages, le devis rectificatif adopté le 22 août 1862 porte 10.000 francs pour dragages et que l'administration a fait commencer ces dragages par le sieur Masson ; qu'ainsi il est fondé à demander la reprise du matériel qu'il a acquis pour ce travail et qui doit lui être payé, savoir : deux cabestans pour dragues, 120 francs; deux dragues à treuil, 69f,50 ; seize dragues à main, 45 francs ;

Considérant enfin que c'est avec raison que le tiers-expert a refusé de proposer la reprise par l'administration d'un certain nombre de menus objets, la plupart détériorés et dont l'utilité n'était aucunement démontrée ;

En ce qui concerne les frais auxquels a donné lieu la conservation du matériel depuis la résiliation, savoir : la clôture en planches du chantier de Thonon où a été réuni tout ce matériel, les frais faits pour y rentrer ce matériel, les frais de garde et les menues dépenses jusqu'à ce jour:

Considérant que c'est avec raison que l'arrêté attaqué, se fondant sur ce qu'une partie du matériel devait rester au sieur Masson, a refusé de mettre la totalité de ces frais à la charge de l'État ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le dit arrêté n'a pas fait une suffisante appréciation de la part incombant à l'administration pour les frais de garde et menues dépenses en les calculant à raison de 50 francs par an, et qu'il y a lieu d'allouer, de ce chef, au sieur Masson, 1 franc par jour, à partir du 24 février 1865, jour de la résiliation, jusqu'au jour où l'administration aura pris possession du matériel qu'elle est tenue d'acquérir en vertu tant du présent décret que de l'arrêté du conseil de préfecture du 30 juin 1869;

En ce qui concerne les frais des expertises et des tierces-expertises :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, la totalité de ces frais doit rester à la charge de l'administration ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Masson a droit aux intérêts des sommes qui lui sont dues à partir du 10 avril 1865, jour de la demande qu'il en a faite devant le conseil de préfecture ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que d'après l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts, pourvu qu'ils soient dus au moins pour une année entière, et qu'il en soit fait une demande spéciale ;

Considérant que le sieur Masson a demandé les intérêts des intérêts échus : 1° le 28 août 1866, dans la requête présentée à cette date devant le Conseil d'État ; 2° le 25 septembre 1869, dans la requête introductive du présent pourvoi ; qu'ainsi il a droit : 1° aux intérêts d'une année d'intérêts, à partir du 28 août 1866 ; 2° aux intérêts des trois autres années d'intérêts, à partir du 25 septembre 1869 ;

Art. 1er. L'indemnité due par l'État au sieur Masson, est portée à 19.389 francs pour la première suspension des travaux, et à 13.428f,22 pour la seconde suspension.

2. L'administration reprendra au sieur Masson : 1° la forge établie sur le chantier de Thonon ; 2° trois voitures avec leurs accessoires ; 3° deux cabestans et dix-huit dragues. Elle payera pour ces objets un prix de 2.002f,85.

3. L'administration payera au sieur Masson, pour frais de garde du matériel, 1 franc par jour à partir du 24 février 1865, jusqu'au jour où elle prendra possession du matériel qu'elle est tenue d'acquérir.

4. La totalité des frais d'expertise sera supportée par l'État.

5. L'arrêté du conseil de préfecture, en date du 30 juin 1869, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent.

6. Les sommes dues au sieur Masson porteront intérêt à son profit, à partir du 10 avril 1865.

7. Les intérêts d'une année d'intérêts seront capitalisés pour porter intérêt au profit du sieur Masson, à partir du 28 août 1866. Les intérêts de trois autres années d'intérêts seront également capitalisés pour porter intérêt, à partir du 25 septembre 1869.

8. Le surplus des conclusions du sieur Masson est rejeté.

9. Les dépens seront supportés par l'État.

(N° 14)

[26 septembre 1871.]

Travaux publics. — Décompte. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — Rectification de la pente d'une route nationale. — Travaux exécutés en dehors du devis. — Défrichement de bois. — Différentes natures de déblais. — Classification. — Absence d'attachements contradictoires. — Expertise ordonnée et renvoi devant le conseil de préfecture. — Dommages. — Intérêts. — Acte des réserves. — Procédure. — Arrêté interlocutoire. — Refus d'ordonner immédiatement une expertise. — Préjudice en résultant. — Recevabilité de l'appel. — (Sieur Dumas.) — *L'instruction ne permettant pas de statuer sur plusieurs chefs de demandes, l'entrepreneur est renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise. — Le ministre soutient qu'un arrêté est purement préparatoire, et, dès lors, non susceptible d'un recours immédiat, parce qu'il se serait borné à ajourner à l'époque de l'achèvement des travaux l'expertise demandée. — Le recours est déclaré recevable, attendu que le refus d'ordonner immédiatement l'expertise peut entraîner pour l'entrepreneur un préjudice grave en tenant en suspens le règlement des travaux pour lesquels il serait obligé de faire des avances, et peut rendre difficile la constatation des faits.*

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées par le sieur Dumas, demeurant à Joinville (Haute-Marne), adjudicataire des travaux de rectification de la pente du Pré-Jacques, sur la route nationale n° 60, de Nancy à Orléans, les dites requêtes tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, en date du 26 novembre 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Marne a rejeté la demande qu'il avait formée à l'effet d'obtenir le payement : 1° d'une somme de 7.199f,86, pour travaux exécutés en dehors des prévisions du devis; 2° d'une somme de 300 francs pour défrichement de bois; 3° d'une somme de 3.000 francs à titre de dommages-intérêts; subsidiairement, qu'il soit procédé à une expertise immédiate constatant la nature des déblais de l'entreprise;

Ce faisant, attendu : 1° que les sondages et travaux préparatoires de l'administration ont fourni des indications inexactes sur la nature des différents bancs à extraire; que le requérant s'est trouvé dans l'obligation d'employer l'extraction à la mine dans une proportion plus considérable que celle qui avait été prévue par l'avant-métré ; qu'il a vainement demandé à l'administration des ponts et chaussées de procéder avec lui à des métrés contradictoires constatant les différentes natures de déblais ; qu'il se trouve en avance sur les dépenses prévues au devis d'une somme de 7.199f,86 dont il lui est dû remboursement ; 2° qu'un ordre de service lui a prescrit de défricher un bois qui se trouvait sur l'emplacement de la route; qu'aucune clause du marché ne met ce travail à sa charge; qu'il a supporté de ce chef une somme de 300 francs; 3° attendu, au cas où le conseil ne se trouverait pas suffisamment éclairé, qu'il est nécessaire de procéder à une expertise immédiate ; qu'en effet la roche à extraire est de nature gélive et s'altère sous toutes les influences extérieures ; que, dès lors, il ne serait plus possible, à l'époque de l'achèvement des travaux, de reconnaître la véritable nature des bancs exploités ;

Condamner l'État à payer au requérant : 1° une somme de 7.199f,86 ; 2° une somme de 300 francs; subsidiairement, dire que par trois experts désignés l'un par le requérant, l'autre par l'État, le troisième par le Conseil d'État, il sera procédé immédiatement, tant à la classification des déblais dans les terrains déjà fouillés, qu'à de nouveaux sondages dans les terrains non encore déblayés; donner acte au requérant de ses réserves en ce qui touche les dommages-intérêts ;

Condamner l'État aux intérêts, à partir du jour de la demande, de toutes les sommes dont il sera reconnu débiteur, ensemble aux intérêts des intérêts échus, et à tous les dépens ;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations du ministre des travaux publics, ensemble le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées du département de la Haute-Marne, les dites observations tendant au rejet du pourvoi par ces motifs : 1° que l'arrêté attaqué s'est borné à ajourner à l'époque de l'achèvement des travaux, l'expertise demandée ; qu'ainsi le dit arrêté est purement préparatoire, et qu'aux termes de l'article 451 du Code de procédure civile, il n'est pas susceptible d'appel ; 2° au fond, qu'une nouvelle classification des déblais a été faite par les soins de l'administration, et qu'une somme de 27.000 francs, en sus du prix fixé au devis pour terrassements, a été allouée au sieur Dumas qui en bénéficie au fur et à

mesure de l'exécution des travaux; qu'une expertise immédiate serait sans utilité; qu'en effet, elle ne pourrait porter que sur les travaux déjà exécutés, et qu'une nouvelle vérification serait nécessaire chaque fois qu'un nouveau banc serait attaqué; que, dès lors, l'expertise ne peut avoir lieu qu'après l'achèvement des travaux;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Dumas, ensemble le procès-verbal d'adjudication de l'entreprise dont s'agit, ainsi que les devis et cahier des charges;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, à la date du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 16 pluviôse an VIII;

En ce qui touche la recevabilité du pourvoi:

Considérant que le ministre des travaux publics soutient que le conseil de préfecture s'est borné à ajourner à l'époque de l'achèvement des travaux l'expertise demandée par le sieur Dumas; que, dès lors, l'arrêté attaqué est purement préparatoire et n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État;

Mais considérant que le refus du conseil de préfecture d'ordonner immédiatement l'expertise, peut entraîner pour l'entrepreneur un préjudice grave, en tenant en suspens le règlement des travaux pour lesquels il serait obligé de faire des avances, et peut rendre difficile la constatation des faits sur lesquels il fonde sa demande; que, dès lors, le recours du sieur Dumas est recevable;

En ce qui touche le payement d'une somme de 7.199f,80 pour travaux exécutés en dehors des prévisions du devis et de 300 francs pour défrichement de bois:

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement;

En ce qui touche la demande d'expertise:

Considérant que, aux termes de l'article 59 du cahier des charges qui régit l'entreprise du sieur Dumas, lorsqu'il se présente diverses natures de déblais, la proportion de ces divers natures doit être déterminée par des attachements contradictoires dressés en cours d'exécution, soit à la requête de l'entrepreneur, soit à la diligence des ingénieurs; qu'il résulte de l'instruction que ces attachements contradictoires n'ont pu être pris d'un commun accord, par l'administration et l'entrepreneur, à raison du débat qui s'est élevé sur la question de savoir dans quelle catégorie devaient rentrer certaines natures de déblais; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la demande du sieur Du-

mas tendant à obtenir une expertise qui déterminât, pour les travaux déjà exécutés, l'emploi des différents modes d'extraction stipulé au projet;

En ce qui touche les dommages-intérêts:

Considérant que le requérant demande qu'il lui soit donné acte de ses réserves en ce qui touche les dommages-intérêts qu'il prétend lui être dus;

Mais considérant que le conseil de préfecture n'a pas statué au fond sur les conclusions à fin de dommages-intérêts; que, dès lors, il n'y a pas lieu de donner acte au requérant de ce que tous ses droits sur ce chef sont réservés;

Art. 1er. Le sieur Dumas est renvoyé devant le conseil de préfecture du département de la Haute-Marne, pour être procédé à une expertise à l'effet de déterminer, pour les travaux déjà exécutés, la proportion des différentes natures de déblais, eu égard aux conditions fixées dans le devis.

2. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Haute-Marne est réformé en ce qu'il a de contraire au présent arrêté.

3. Le surplus des conclusions du sieur Dumas est rejeté.

(N° 15)

[26 septembre 1871.]

Travaux publics. — Commune. — Eglise. — Entrepreneur. — Architecte. — Augmentation de la dépense prévue. — Vice du plan. — Défaut de surveillance. — Responsabilité. — Garantie. — Plâtre employé au lieu de mortier. — Substitution d'une espèce de pierre à une autre. — Moellons. — Supplément de prix. — Convention alléguée. — Procédure. — Expertise faite en dehors de l'architecte. — Nouvelle expertise ordonnée par le Conseil d'Etat. — (Sieur Bossan.) *— Contestation entre une commune, l'entrepreneur et l'architecte, au sujet de la part de responsabilité imputable à chacun dans l'excédant des dépenses, les désordres dans les constructions et malfaçons. — L'architecte, que le conseil de préfecture a déclaré en faute et responsable, n'ayant été mis en cause qu'après l'expertise, le Conseil d'Etat ordonne qu'il sera procédé à une expertise*

nouvelle dont il déterminera l'objet et la forme. — Les procès-verbaux devront être déposés au secrétariat de la section du contentieux pour être statué ce qu'il appartiendra.

Vu la requête et le mémoire présentés pour le sieur Bossan, architecte à Lyon, dans lesquels le sieur Bossan expose que, par un arrêté en date du 4 février 1869, le conseil de préfecture du département de l'Ain, statuant sur une contestation existant entre la commune d'Échallon, d'une part, et, d'autre part, 1° les sieurs Miaudre et Montagny, entrepreneurs des travaux de construction de l'église de cette commune; 2° le requérant, qui avait été chargé de la direction de ces travaux, a condamné le dit requérant : 1° à rembourser à la commune la somme de 19.382f,65 pour travaux imprévus que la dite commune était condamnée, par le même arrêté, à payer aux entrepreneurs; 2° à payer aux entrepreneurs la somme de 11.431f,92 dépensée par son fait et qui n'a pas été admise au décompte de la commune, et tendant à ce qu'il plaise au conseil : 1° attendu que l'arrêté attaqué a été pris à la suite d'une expertise et d'une contre-vérification irrégulière; 2° attendu, au fond, que les travaux dont il s'agit ont été approuvés, au moins tacitement, par la commune et lui ont profité, annuler l'arrêté attaqué et condamner tous contestants aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté : 1° pour les sieurs Miaudre et Montagny, actuellement en liquidation judiciaire; 2° pour le sieur Pouzet, liquidateur judiciaire, le dit mémoire contenant un recours incident, tendant à ce qu'il plaise au conseil, attendu : 1° que l'expertise et la vérification ordonnées par le conseil de préfecture n'étant pas exigées par la loi, ne constituaient que des mesures d'instruction pour lesquelles il était loisible au conseil de procéder dans la forme qu'il lui conviendrait de prescrire; 2° qu'au fond, les travaux non prévus et les malfaçons provenaient soit des ordres donnés par les agents de l'architecte, soit du défaut de direction et de surveillance de celui-ci, rejeter le pourvoi du sieur Bossan et statuer sur le recours incident, dire : 1° que le sieur Bossan payera aux entrepreneurs 2.788f,50 pour pertes relatives à la toiture résultant de son fait; 2° que le tiers des dépens et frais d'expertise mis à la charge des entrepreneurs par l'arrêté attaqué, sera supporté soit par l'architecte, soit par la commune;

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la commune d'Échallon, agissant poursuites et diligences de son maire à ce dûment autorisé, la dite requête et le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au conseil, réformant l'arrêté précité, 1° re-

jeter du compte des entrepreneurs une somme de 614f,52 qui y a été portée pour emploi de plâtre non prévu au devis; 2° mettre à la charge des entrepreneurs ou de l'architecte les frais de réfection des colonnes de la nef et des murs du cimetière; 3° les condamner à 60.000 francs de dommages-intérêts; 4° exonérer la commune de toute participation au payement des frais d'expertise et des dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en défense contenant recours incident présenté pour les sieurs Miaudre, Montagny et Pouzet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi de la commune; — Ce faisant, dire: 1° que la partie de la dépense de la toiture retranchée du décompte sera payée par la commune; 2° que le supplément de 6 francs par mètre cube admis pour les pierres de taille, à raison d'un changement de carrière, sera également payé pour les moellons; que la commune payera 50.000 francs de dommages-intérêts;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, ensemble l'avis du conseil général des bâtiments civils transmis par le dit ministre;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Bossan, par lequel il déclare persister dans ses conclusions et conclure, en outre, au rejet du pourvoi de la commune et du recours incident des entrepreneurs, avec dépens;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les sieurs Miaudre, Montagny et Pouzet, par lequel ils déclarent persister dans toutes leurs conclusions;

Vu le procès-verbal, en date du 5 août 1863, duquel il résulte que les sieurs Miaudre et Montagny ont été déclarés adjudicataires des travaux de construction de l'église d'Échallon, ensemble les pièces qui ont servi de base à cette adjudication;

Vu le procès-verbal de l'expertise a laquelle il a été procédé par trois experts désignés en vertu d'un arrêté du conseil de préfecture en date du 15 juin 1866 pour donner leur avis sur la contestation existant entre la commune et les entrepreneurs, le dit procès-verbal clos le 31 août 1867:

Vu l'arrêté, et date du 22 mai 1868, par lequel le conseil de préfecture, 1° repousse l'exception d'incompétence soulevée par le sieur Bossan, mis en cause par la commune et par les entrepreneurs, postérieurement à l'expertise; 2° charge d'une nouvelle vérification le sieur Barlathier de Mas;

Vu le rapport dressé le 21 novembre 1868 par le sieur Barlathier de Mas;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Vu les articles 302 et suivants du Code de procédure civile;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par un même arrêté;

Sur les conclusions de la commune d'Échallon tendant à faire retrancher du décompte des entrepreneurs une somme de 614f,52 qui leur a été allouée par le conseil de préfecture pour le plâtre employé aux rejointoiements des pierres de taille :

Considérant que l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que l'emploi du plâtre, au lieu de mortier prévu au devis, aurait été la conséquence de la substitution de la pierre de Biallet à la pierre du Grand-Perron prévue au devis, substitution convenue avec la commune;

Mais considérant qu'il avait été entendu entre les parties que cette substitution aurait lieu moyennant un supplément de 6 francs par mètre cube payé aux entrepreneurs; que les experts ont été d'accord pour reconnaître qu'aucun autre supplément ne leur était dû, et qu'il n'est pas même justifié par les entrepreneurs que cette substitution soit la cause de la modification qu'ils ont apportée au devis, sans y être aucunement autorisés; qu'ainsi, sur ce chef, le pourvoi de la commune doit être admis;

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce qu'il leur soit alloué un supplément de 6 francs par mètre cube de moellons:

Considérant que, si la commune reconnaît avoir promis un supplément de prix pour les pierres de taille, elle nie formellement qu'aucun engagement semblable ait été pris en ce qui concerne les moellons, et que les entrepreneurs ne prouvent pas l'existence d'une convention à ce sujet; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas recevables à demander que les prix de leur marché soient modifiés;

En ce qui concerne : 1° les sommes que l'architecte a été condamné à rembourser à la commune; 2° celles qui ont été rejetées du décompte dont le payement a été mis à la charge de la commune, mais que l'architecte a été condamné à payer aux entrepreneurs; 3° les désordres survenus dans les constructions et les malfaçons; 4° les demandes de dommages-intérêts :

Considérant que ces différents articles présentent à juger la question de savoir si et dans quelle mesure la responsabilité de l'architecte est engagée par suite des vices du plan qu'il aurait fait exécuter et du défaut de surveillance pendant les travaux; que l'expertise qui, sur ces différents points, a servi de base à l'arrêté attaqué a eu lieu avant que l'architecte ait été mis en cause et

sans qu'il ait pu présenter ses observations; que si, après sa mise en cause, il a été procédé à une nouvelle vérification, cette mesure d'instruction, à laquelle d'ailleurs il n'est pas prouvé que l'architecte ait été invité en temps utile à prendre part, n'a porté que sur quelques points spéciaux et que l'arrêté ci-dessus visé qui l'a ordonnée portait que l'ingénieur qui en était chargé devait s'inspirer du rapport des premiers experts; que, dans ces circonstances, bien qu'aucune disposition législative n'eût rendu applicable aux opérations de cette nature les dispositions de la loi du 16 septembre 1807, ni celle des articles 302 et suivants du Code de procédure civile, le sieur Bossan est fondé à demander qu'avant qu'il soit statué définitivement, il sera procédé à une nouvelle expertise à laquelle il dévra être appelé régulièrement à concourir;

Art. 1er. La somme de 614f,52 portée au décompte des entrepreneurs pour plâtre employé aux rejointoiements des pierres de taille en sera retranchée.

2. La demande des entrepreneurs tendant à obtenir un supplément de 6 francs par mètre cube de moellons est rejetée.

3. Il sera procédé, sur les autres questions que présentent à juger les présents pourvois, à une nouvelle vérification, par trois experts désignés l'un par la commune, le second par les entrepreneurs, le troisième par l'architecte. Faute par l'une des parties de faire cette désignation dans la quinzaine qui suivra la notification qui lui sera donnée du présent décret, cette désignation sera faite d'office par le président de la section du contentieux; en cas de désaccord entre les experts, il désignera également le tiers-expert; les experts prêteront serment entre les mains du sous-préfet de Nantua; ils devront, dans leur rapport, examiner si et dans quelle mesure les travaux non prévus au devis et ceux qui ont été exécutés d'une manière défectueuse ont été commandés par l'architecte; ils joindront au dit rapport les pièces que les parties considéreront comme constituant des ordres écrits; ils signaleront ceux de ces travaux qui peuvent être imputés au défaut de surveillance de l'architecte; ils indiqueront les avantages que la commune peut retirer des ouvrages non autorisés; ils diront enfin si les désordres dans les constructions signalés dans le rapport de M. Barlathier de Mas se sont aggravés, quelle est l'étendue du préjudice qu'ils causent à la commune, et quelles seraient la nature et l'importance des mesures nécessaires pour y remédier; les procès-verbaux d'expertise et, s'il y a lieu, de tierce-expertise, seront déposés au secrétariat de la section du contentieux pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra.

4. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de l'Ain est annulé en ce qu'il a de contraire au présent arrêté.

5. Les dépens sont réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

(N° 16)

[6 octobre 1871.]

Procédure. — Conseil d'Etat. — Arrêté par défaut. — Pourvoi non recevable.—(Sieur Ambroise.) (*)

Vu la requête présentée par le sieur Louis Ambroise, demeurant à Crocq (Creuse), la dite requête tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, en date du 12 mai 1871, par lequel le conseil de préfecture du département de la Creuse a annulé l'élection du requérant, en qualité de membre du conseil municipal de la commune de Crocq, faite au second tour de scrutin,

. . . .

Considérant que l'arrêté qui a annulé l'élection du sieur Ambroise, sur la demande du préfet du département de la Creuse, a été rendu par défaut; que, dès lors, le requérant qui pouvait se pourvoir contre cette décision par la voie de l'opposition, n'est pas recevable à l'attaquer directement devant le Conseil d'État;

Art. 1er. La requête ci-dessus visée du sieur Ambroise est rejetée.

(*) Dans l'opinion de M. Serrigny (*Traité de l'organ. et de la compétence*, etc., t. III, n° 1256), il faudrait distinguer entre l'exécution consentie par la partie condamnée et celle faite contre son gré. La première, emportant acquiescement au jugement, rendrait non recevable l'appel aussi bien que l'opposition, tandis que la seconde fermerait le délai de l'opposition et ouvrirait le délai de l'appel. L'arrêt rapporté au texte montre que le Conseil d'État n'admet pas cette distinction et déclare d'une manière générale l'appel non recevable contre les arrêtés par défaut du conseil de préfecture. Le projet de loi *sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture*, qui avait été présenté au Sénat en 1870, ne reproduisait pas cette jurisprudence, et l'article 57 était ainsi conçu : « Les arrêtés des conseils de préfecture peuvent être attaqués devant l'Empereur, en Conseil d'État, dans le délai de trois mois, à dater de la notification, lorsqu'ils sont contradictoires, *et à dater de l'expiration du délai d'opposition, lorsqu'ils ont été rendus par défaut.* »

(Extrait du *Recueil* de MM. F. Lebon et Hallays-Dabot.)

(N° 17)

[21 octobre 1871.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Reconnaissance préalable des limites du cours d'eau. — Compétence judiciaire ou administrative. — Voie de recours ouverte aux riverains. — Conflit. — Jugement antérieur sur la compétence passé en force de chose jugée. — Droit d'élever le conflit. — (Conflit de la Gironde.) — *C'est à l'autorité judiciaire et non à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur la demande d'un propriétaire riverain d'un cours d'eau non navigable à l'effet de faire reconnaître, à l'occasion du curage ordonné par le préfet, les limites du cours d'eau le long de sa propriété. — Le droit de l'administration de faire procéder au curage des cours d'eau non navigables emporte virtuellement le droit de reconnaître et de constater les limites des vieux bords et vieux sol de ces cours d'eau; mais si les agents de l'administration ont méconnu, dans l'exercice de cette attribution, les droits de propriété des riverains, ceux-ci peuvent former devant le Conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoirs afin de faire prononcer la nullité de tout acte administratif qui aurait eu pour effet d'élargir le lit du cours d'eau, sans expropriation préalable accomplie dans les formes de la loi du 3 mai 1841* (*). — *Lorsqu'un tribunal a déjà prononcé par jugement spécial sur l'exception d'incompétence présentée par le préfet comme partie en cause, celui-ci est encore en droit, bien que ce jugement ait acquis force de chose jugée et tant qu'il n'a pas encore été statué définitivement sur le fond, de proposer le déclinatoire préalable au conflit et le tribunal est tenu d'y statuer. — Aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le conflit ne peut être élevé après un jugement en dernier ressort ou acquiescé, mais cette disposition laisse en dehors de son application le cas d'un simple jugement interlocutoire; or, un jugement qui se borne à trancher la question de compétence a le caractère de jugement interlocutoire (puisqu'il réserve le fond*

(*) Voir un arrêt du 22 mai 1869 (commune de Saint-Félix-de-Ledes), Ann. 1869, p. 1002.

et bien qu'il n'ait pas été frappé d'appel par le préfet, celui-ci agissant au nom de la puissance publique, est recevable à soulever encore la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 *et* 8 *de l'ordonnance de* 1828).

Vu l'arrêté de conflit, en date du 18 juillet 1871, par lequel le préfet de la Gironde élève le conflit d'attribution dans l'instance pendante devant le tribunal civil de l'arrondissement de Bordeaux entre le sieur Allendy et le préfet de la Gironde;

Vu l'arrêté du préfet de la Gironde, en date du 11 juillet 1867, qui prescrit le curage du cours d'eau non navigable, dit Estey-de-Lugan, à vieux bords et à vieux sol;

Vu le jugement du tribunal civil de Bordeaux, en date du 23 juin 1869, signifié au préfet de la Gironde le 10 novembre suivant, duquel il résulte que par exploit introductif d'instance, en date du 16 juin 1868, le sieur Allendy, propriétaire riverain de l'Estey-de-Lugan, a assigné le préfet du département de la Gironde devant le tribunal, à l'effet de faire déclarer que l'arrêté susvisé portait atteinte aux droits de propriété du dit sieur Allendy, sur les bords de ce cours d'eau, et qu'en conséquence il ne pourrait être procédé à l'exécution de l'arrêté susdit qu'après une expropriation, et, subsidiairement, a conclu à ce qu'une enquête fût ordonnée pour déterminer les limites du cours d'eau; le dit jugement portant que des experts seront commis afin de vérifier l'état des lieux litigieux et lui faire leur rapport, pour être ensuite statué sur les prétentions du sieur Allendy;

Vu la dépêche du ministre des travaux publics, en date du 11 mai 1871, qui constate qu'il a été sursis à toute exécution de l'arrêté du 11 juillet 1867, et prescrit en même temps, au préfet de la Gironde, d'élever le conflit d'attribution dans l'instance sur laquelle est intervenu le jugement susvisé;

Vu le déclinatoire du préfet de la Gironde déposé au parquet de Bordeaux, le 13 mai 1871, par lequel le préfet revendique pour l'administration le droit exclusif de délimiter les vieux bords du vieux sol de l'Estey-de-Lugan;

Vu les conclusions écrites du procureur de la République de Bordeaux, tendant au rejet du déclinatoire, par le motif que l'exception d'incompétence de l'autorité judiciaire soulevée par le déclinatoire a déjà été rejetée par le même tribunal, dans la même instance, par jugement du 23 juin 1869;

Vu le jugement du tribunal civil de Bordeaux, en date du 5 juillet 1871, qui rejette la fin de non-recevoir opposée par le ministère public au déclinatoire, mais qui, statuant au fond sur le dit déclinatoire, le rejette et déclare le tribunal compétent pour statuer sur le chef des conclusions du sieur Allendy tendant à revendiquer pour l'autorité judiciaire la connaissance du litige relatif à la détermination des vieux bords et vieux sol de l'Estey-de-Lugan ;

Vu le jugement du même tribunal, en date du 18 juillet 1871, qui, en présence de l'arrêté de conflit pris le 13 juillet par le préfet de la Gironde, a ordonné qu'il serait sursis par application de l'article 27 de la loi du 16 fructidor an III;

Vu l'extrait du registre spécial des conflits tenu au parquet de Bordeaux, duquel il résulte que les dispositions de l'ordonnance du 1er juin 1822 ont été observées;

Vu les lettres constatant que les pièces de l'affaire sont parvenues au ministère de la justice les 7 août et 2 septembre 1871 ;

Vu les lois du 16-24 août 1790 et du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 22 décembre 1789, section 3, article 2, notamment 6°;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu l'arrèt du 8 juillet 1754 de la cour de la table de marbre du palais de Bordeaux, concernant le curage des cours d'eau, articles 4 et 6;

Vu l'ordonnance royale du 1er juin 1828 et celle du 12 mars 1831;

Sur la régularité du conflit :

Considérant que si, aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le conflit ne peut être élevé après un jugement en dernier ressort ou acquiescé, cette disposition laisse en dehors de son application le cas d'un simple jugement interlocutoire;

Considérant que, dans l'espèce, le jugement rendu par le tribunal civil de Bordeaux, entre le sieur Allendy et le préfet de la Gironde, tout en tranchant la question de compétence sur laquelle porte le conflit, réservait le fond, qu'il est donc un simple jugement interlocutoire; que si ce jugement a été signifié au préfet de la Gironde, le 10 novembre 1869, et n'a pas été l'objet d'un appel, aucune décision nouvelle n'est intervenue depuis lors, de la part du tribunal, et que le fond du procès est toujours à juger; que, dans ces circonstances, le préfet de la Gironde, agissant au nom de la puissance publique, était recevable à soulever encore la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 8 de l'ordonnance de 1828;

Sur la compétence :

Considérant que l'administration qui, en vertu de la loi du 14 floréal an XI, a le droit et le devoir de faire procéder au curage des cours d'eau non navigables, est par là même chargée de reconnaître et de constater les limites des vieux bords et vieux sol de ces mêmes cours d'eau; que si, dans l'exercice de cette attribution, les agents de l'administration méconnaissaient les droits de propriété des riverains, le recours pour excès de pouvoirs devant le Conseil d'État serait ouvert à ceux-ci; que, sur ce recours, le Conseil prononcerait la nullité de tout acte administratif, qui aurait eu pour effet d'élargir le lit du cours d'eau, sans expropriation préalable accomplie dans les formes de la loi du 3 mai 1841; qu'ainsi se trouve concilié ce pouvoir de l'autorité administrative avec la compétence de l'autorité judiciaire, chargée de statuer sur les questions de propriété; qu'il suit de là que c'est avec raison que le préfet de la Gironde a élevé le conflit d'attribution dans l'instance engagée devant le tribunal de Bordeaux par le sieur Allendy, pour faire reconnaître, à l'occasion du curage ordonné par le préfet, les limites de l'Estey-de-Lugan, le long de sa propriété.

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est confirmé.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 18)

[10 juin 1872.]

Compagnie de chemin de fer. — Entrepreneur. — Travaux. — Compétence. — (Compagnie du chemin de fer de Lyon contre Guinet). — *Le marché fait par une compagnie de chemin de fer avec un entrepreneur pour l'exécution de travaux de charpente, dans un bâtiment construit par cette compagnie pour ses bureaux, est un engagement entre commerçants, et la demande de l'entrepreneur en payement du prix de ces travaux est de la compétence du tribunal de commerce.*

NOTICE.

Le 20 juin 1863, Guinet s'engage à exécuter des travaux de charpente destinés à l'établissement des bureaux de la compagnie à Lyon, cours Napoléon.

Guinet assigne la compagnie devant le tribunal civil de la Seine, en payement de 3.288f,83 pour solde du prix des travaux par lui exécutés dans un bâtiment que la compagnie a fait construire pour ses bureaux.

La compagnie oppose l'incompétence du tribunal civil.

16 juin 1869. — Jugement. — « Attendu que, si les constructions élevées par les compagnies de chemins de fer pour les besoins de leur exploitation se trouvent grevées des droits de propriétés réservés à l'État par les actes de concession, ces constructions, toutefois, ne sont pas édifiées pour le compte de l'État, mais pour le compte et aux frais et risques des compagnies elles-mêmes;

« Que les compagnies sont, dans ce cas, assimilées à tout commerçant qui ferait élever des constructions destinées à son habitation ou aux besoins de son commerce;

« Que les actions et contestations relatives à de telles constructions n'ont ni un caractère administratif, ni un caractère commercial;

« Le tribunal se déclare incompétent. »

Sur l'appel de la compagnie, la cour impériale de Paris, par arrêt du 5 novembre 1869, adoptant les motifs des premiers juges, confirme.

Pourvoi de la compagnie de Lyon.

Moyen unique : Violation et fausse application des principes généraux en matière de compétence, spécialement des articles 631, §§ 1 et 3, 632 et 638 du Code de commerce, en ce que l'arrêt attaqué a considéré comme étant de la compétence des tribunaux civils une contestation élevée entre commerçants, au sujet de fournitures et de travaux de construction destinés à une exploitation commerciale, et constituant dès lors essentiellement un litige commercial.

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 631, §§ 1 et 3, 632 et 638 du Code de commerce;

Attendu, en droit, que les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux actes de commerce entre toutes personnes et des contestations relatives aux engagements entre deux commerçants;

Attendu que, dans l'espèce, la contestation est née d'un engagement entre deux commerçants : d'une part, Guinet, entrepreneur de charpentes, fournissant les matériaux et la main-d'œuvre pour les constructions dont il s'agit, et, d'autre part, la compagnie de Lyon, entrepreneur de transports, faisant exécuter ces constructions pour ses bureaux, et par conséquent pour l'exploitation de son entreprise ;

Qu'ainsi le procès intenté par Guinet à la compagnie pour obtenir le payement de ces travaux était de la compétence du tribunal de commerce ; d'où il suit qu'en confirmant le jugement qui avait rejeté le déclinatoire proposé par la compagnie de Lyon devant le tribunal civil de la Seine, l'arrêt dénoncé a violé les dispositions de loi ci-dessus visées,

Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la cour impériale de Paris, le 25 novembre 1869, etc.

(N° 19)

[12 juin 1872.]

Compagnie de chemin de fer. — Marchandises. — Grande vitesse. — Délais. — (Compagnie du chemin de fer de Lyon contre Delignières.) — *Les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 pour l'expédition des marchandises à grande vitesse sont obligatoires pour les expéditeurs comme pour les compagnies de chemin de fer, qui ne peuvent se départir expressément ni tacitement des délais réglementaires.*

NOTICE.

Le 7 septembre 1869, Delignières dépose à la gare de Diou trois colis de poissons (de 5 kilogrammes chacun) pour être transportés à Paris en grande vitesse.

Suivant lui, les colis sont partis le soir même : ils devaient être rendus aux halles centrales le 8 septembre, entre six et sept heures du matin. Ils n'y sont parvenus qu'après midi, après la clôture des halles. Le poisson n'a pu être vendu, il s'est gâté ; l'inspecteur des halles l'a fait jeter. Delignières assigne la compagnie de Lyon de-

vant le tribunal de commerce de Moulins, en payement de 200 francs de dommages-intérêts.

La compagnie répond : Les colis ont été déposés à la gare de Diou le 7 septembre, à huit heures du soir, moins de deux heures avant le passage du train.

Aux termes de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ils ne devaient partir que le lendemain 8 septembre ; ils devaient être remis au correspondant de Delignières le 9 septembre au matin. Donc la compagnie, en les remettant le 8 après midi, s'est renfermée dans les délais réglementaires ; elle demande le prix du transport (4f,05).

4 janvier 1870, jugement du tribunal de commerce de Moulins :

« Considérant que le chef de gare de Diou, en recevant les colis de Delignières, en les enregistrant n'importe à quelle heure le 4 septembre, a pris l'engagement de les faire partir en temps utile pour la vente à la criée des halles centrales du lendemain,

« Le tribunal déclare la compagnie responsable ; la condamne à payer 50 francs de dommages-intérêts. »

Pourvoi de la compagnie.

Moyen unique : Violation des articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, en ce que le jugement a condamné la compagnie en des dommages-intérês pour retard dans le transport de marchandises expédiées en grande vitesse, alors que l'expédition avait eu lieu dans les délais réglementaires, etc.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Delignières, et pour le profit, statuant sur la demande de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en cassation du jugement rendu en dernier ressort par le tribunal de commerce de Moulins, le 4 janvier 1870 ;

Vu l'article ministériel du 12 juin 1866 ;

Attendu que les dispositions du dit arrêté fixant les conditions du départ des expéditions de marchandises à grande vitesse sont absolues et obligatoires pour tous les expéditeurs, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite ; qu'elles sont également obligatoires pour les compagnies, qui ne peuvent se départir des délais fixés par ce règlement ;

Attendu qu'il a été articulé devant le tribunal de commerce de Moulins que la marchandise envoyée à grande vitesse par Delignières a été présentée à l'enregistrement, à la gare de Diou, le 7 septembre 1869, moins de deux heures avant le départ du pro-

chain train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe, c'est-à-dire après l'expiration du délai réglementaire; que, dès lors, l'expédition pouvait être remise au départ suivant;

Attendu que le jugement dénoncé, sans dénier le fait, décide qu'en enregistrant l'expédition n'importe à quelle heure le 7 septembre, le préposé de la compagnie se serait implicitement engagé à la faire arriver à Paris en temps utile pour la vente à la criée des halles centrales du lendemain;

Attendu qu'en se fondant sur cet engagement tacite pour déclarer la compagnie responsable d'un retard, alors que l'expédition et l'arrivée de la marchandise ont eu lieu dans les délais réglementaires, le jugement dénoncé a violé les dispositions ci-dessus visées.

Casse, etc.

(N° 20)

[25 juin 1872.].

Compagnie de chemin de fer. — Petite vitesse. — Marchandises. — Réseaux différents. — Délai. — (Compagnie du chemin de fer de l'Est contre Henrion.) — *Lorsque, pour le transport à petite vitesse de marchandises, la compagnie à laquelle la marchandise à été remise, et qui a été seule chargée du transport, doit emprunter à l'issue de sa ligne le réseau d'une autre compagnie, la durée du transport se calcule en ajoutant les délais auxquels la première compagnie a droit en vertu de tarifs spéciaux à ceux que la seconde compagnie, qui n'a pas de tarifs spéciaux, doit observer. Peu importe que la première n'ait pas usé, pour le transport effectué sur son réseau, de la totalité du délai auquel elle avait droit.*

NOTICE.

Le 8 septembre 1868, les frères Bordet, négociants à Dijon, ont remis à la gare de cette ville un fût de vin cuit pour être transporté à Nancy, à l'adresse du sieur Henrion. La compagnie de Paris à Lyon, ainsi chargée du transport total, ne pouvait l'effectuer qu'en empruntant, de Gray à Nancy, le réseau de la compagnie de l'Est; le 13 septembre la pièce de vin était transmise de Gray à la compagnie de l'Est, et le 17 celle-ci invitait le destina-

taire à venir en prendre livraison. Henrion prétendit que la livraison lui était offerte vingt-quatre heure trop tard ; que la compagnie de l'Est, ayant reçu la marchandise le 13, devait l'expédier le 14, de façon qu'elle arrivât à Nancy le 15, et qu'avis de la livraison lui fût donné le 16. Il refuse de payer le transport et demande 125 francs de dommages-intérêts.

La compagnie de l'Est répondit qu'un contrat unique de transport avait été souscrit par la compagnie de Lyon, et qu'en effet une seule lettre de voiture avait été donnée ; que la compagnie de Lyon avait un tarif spécial dont les expéditeurs avaient réclamé l'application ; que ce tarif spécial autorisait une prolongation de délai de cinq jours sur le réseau de Lyon ; que le délai total du transport devait comprendre celui auquel la compagnie de Lyon avait droit et celui que la compagnie de l'Est devait observer ; qu'en additionnant ces deux délais, la livraison aurait pu n'être effectuée que le 19.

Par jugement du 4 avril 1872, le tribunal de commerce de Nancy, saisi d'une demande en payement des frais de transport formée par la compagnie de l'Est contre Henrion, jugea que le bénéfice du délai résultant du tarif spécial ne pouvait être invoqué que par la compagnie de Lyon et s'arrêtait à la limite de son réseau ; que, si elle n'avait pas usé de la totalité du délai, la compagnie de l'Est ne pouvait pas réclamer l'excédant ; que, dès lors, ayant reçu la marchandise le 13, elle devait la livrer à Henrion le 16, et non le 17 ; il condamne, en conséquence, la compagnie de l'Est à 10 francs de dommages-intérêts.

Pourvoi en cassation pour violation des articles 99 et 101 du Code civil, 50 du cahier des charges de la compagnie de l'Est, annexé au décret du 11 juin 1859, et des articles 6, 7, 9, 10, 11 et 12 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

ARRÊT.

La Cour ;

Vu les articles 101 du Code de commerce, 8, 11 et 12 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ;

Attendu, en fait, qu'il résulte tant du jugement attaqué que du récépissé produit par la compagnie demanderesse que, le 8 septembre 1868, les frères Bordet ont remis à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée un fût de vin qu'elle s'est chargée de transporter de Dijon à Nancy, à l'adresse du sieur Henrion, destinataire ; que, bien que le transport dût se faire sur le réseau de la compagnie de l'Est à partir de Gray, les expéditeurs n'ont traité qu'avec la compaqnie de Lyon ; qu'un seul récépissé a été dressé

pour tout le trajet; qu'il y est exprimé que, sur le réseau de Lyon, le transport aurait lieu conformément au tarif spécial n° 13; que cette stipulation autorisait la compagnie commissionnaire à augmenter de cinq jours le délai ordinaire du transport à petite vitesse, et qu'enfin il n'est pas contesté qu'en réunissant le délai afférent au réseau de la compagnie de Lyon, à raison de l'adoption du tarif spécial, au délai propre à la compagnie de l'Est, la marchandise livrée à Henrion le 17 septembre aurait pu ne l'être que le 19;

Attendu, en droit, que l'article 8 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 dispose que, pour les marchandises transportées à petite vitesse qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles elles auraient droit à l'accélération de vitesse et d'autres sur lesquelles elles n'y auraient pas droit, le délai total de transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régimes différents, sans que toutefois ce délai puisse dépasser celui fixé par l'article 7;

Que, d'un autre côté, les articles 9 et 10 fixent, pour les mêmes transports, les délais d'expédition, de transmission d'un réseau à un autre, et ceux de livraison au destinataire, et que l'article 11 porte que le délai total résultant des articles 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les compagnies;

Attendu que ces règles n'ont point été modifiées par l'article 12, qui autorise les compagnies à établir des tarifs spéciaux; qu'elles doivent recevoir leur entière application lorsque le transport, bien qu'effectué sur des réseaux appartenant à des compagnies différentes, fait l'objet d'un contrat unique souscrit par une seule compagnie au regard de laquelle l'autre compagnie ne peut être considérée que comme un simple voiturier;

D'où il suit que le jugement attaqué, en refusant de cumuler les délais partiels afférents à chacune des lignes de Paris à Lyon et de l'Est pour le transport dont il s'agit, a violé les dispositions des lois et arrêté ministériel précités;

Casse et annule le jugement rendu, le 4 avril 1870, par le tribunal de commerce de Nancy, etc.

(N° 21)

[25 juin 1872]

Compagnie de chemin de fer. — Grande vitesse. — Affiches. — (Compagnie du chemin de fer de Lyon contre Chauvet.) — *Les trains de voyageurs dont les expéditeurs de denrées à grande vitesse peuvent réclamer l'usage, aux termes des articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, sont ceux mentionnés aux affiches placées dans les stations conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, indiquant les ordres de service approuvés par l'autorité supérieure.*

NOTICE.

Le 24 décembre 1869, à midi, à la gare de Barbantane (ligne de Marseille à Lyon), Chauvet présente à l'enregistrement quatre corbeilles de choux-fleurs pour être expédiées par grande vitesse à Boc, à Paris; elles arrivent à Paris le 26 décembre, à quatre heures du matin.

Le 26 décembre, à midi, le même Chauvet remet quatre corbeilles de choux-fleurs pour être expédiées à grande vitesse à la même adresse; elles arrivent à Paris le 28 décembre à quatre heures du matin.

Le 12 janvier 1870, Chauvet prétendant qu'il y a eu retard résultant d'une faute dont la compagnie de Lyon est responsable, l'assigne devant le tribunal de commerce de Tarascon en payement de 70 francs de dommages-intérêts.

Le 13 juin 1870, le tribunal, après avoir rappelé les dates d'expédition et d'arrivée:

Attendu que le double retard a fait manquer à Boc, correspondant de Chauvet, à Paris, la vente des quatre premières corbeilles, et a occasionné l'avarie des choux de la deuxième expédition, qui ont gelé en séjournant deux nuits en wagon;

« Attendu que la compagnie de Lyon prétend qu'elle n'a commis aucune faute, et qu'au contraire les deux expéditions sont parvenues à Paris plus tôt qu'elles n'auraient dû d'après le mouvement des trains;

« Mais attendu qu'il résulte de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 que les marchandises expédiées à grande vitesse doivent être

expédiées par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes correspondant avec leur destination, pourvu qu'elles aient été présentées à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train;

« Attendu qu'il est établi que les corbeilles dont s'agit ont été remises à la gare de Barbantane à midi; qu'un train de voyageurs de toutes classes passe à cette station à trois heures du soir pour arriver le lendemain matin à Paris; que d'autres trains passent encore à la même station dans la soirée et dans la nuit;

« Que les corbeilles, qui ne sont parties de Barbantane que le lendemain de leur remise, auraient dû être expédiées par un de ces trains, et auraient ainsi évité le retard de vingt-quatre heures dont se plaint l'expéditeur;

« Condamne la compagnie de Lyon à payer à Chauvet 70 francs de dommages-intérêts et 20 francs pour frais frustrés de la cour aux dépens. »

La compagnie de Lyon s'est pourvue en cassation pour violation des articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, en ce que le jugement attaqué a déclaré la compagnie responsable d'un prétendu retard dans l'expédition, alors qu'elle s'était renfermée dans les délais réglementaires.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi, donne défaut contre Chauvet, et pour le profit; statuant sur la demande de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon en cassation du jugement rendu, le 13 juin 1870, par le tribunal de commerce de Tarascon;

Vu l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, portant:

« Art. 2. Les marchandises à grande vitesse sont expédiées par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes correspondant avec leur destination, pourvu qu'elles aient été présentées à l'enregistrement trois heures au moins avant le départ de ce train; sinon elles seront remises au départ suivant.

« Art. 4. Ces marchandises doivent être mises à la disposition des destinataires à la gare, deux heures après l'arrivée du train. »

Attendu que les seuls trains dont les expéditeurs puissent revendiquer l'usage sont ceux mentionnés aux affiches placées dans les stations, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, article 40, et indiquant les ordres de service approuvés par le ministre compétent;

Que les dispositions contenues dans ces affiches règlent les rapports de la compagnie du chemin de fer avec le public, et les obligations auxquelles elle est soumise;

Attendu que les affiches placées dans les stations de la ligne de Marseille à Paris, pour le service d'hiver à partir du 11 octobre 1869, indiquaient deux trains de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes s'arrêtant à Barbantane à destination de Paris : 1° le train n° 68, passant à onze heures seize minutes du matin, s'arrêtant à Lyon; 2° le train n° 26, passant à trois heures une minute du soir;

Attendu qu'il est énoncé dans les affiches que le n° 26 ne prend pas, dans tout le parcours entre Marseille et Lyon, de denrées en destination des gares situées au delà de Lyon;

Qu'il prend à Lyon les denrées arrivées à neuf heures quatre minutes du soir par le train n° 68;

Attendu que les denrées présentées à l'enregistrement par Chauvet, le 24 décembre à midi, devaient réglementairement partir de Barbentane le 25 décembre par le train n° 68, à onze heures seize minutes du matin, repartir de Lyon par le train n° 26, à onze heures cinquante minutes du soir, et arriver à Paris, en gare, le 26 décembre, à trois heures quarante minutes du soir; que celles présentées le 26 décembre, à midi, devaient partir de Barbantane le 27 décembre et arriver à Paris, en gare, le 28 décembre, à trois heures quarante minutes du soir;

Attendu qu'il est constaté par le juge du fait que la première expédition est arrivée à Paris le 26 décembre, dès quatre heures du matin, et la seconde le 28 décembre, à la même heure, c'est-à-dire avant l'expiration des délais réglementaires;

Que la compagnie de Lyon avait donc rempli son obligation envers Chauvet, et qu'aucune faute ne pouvait lui être légalement imputée;

D'où il suit que le jugement dénoncé, en condamnant la dite compagnie comme responsable d'un retard dans l'expédition des denrées de Chauvet, a violé les articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866,

Casse et annule le jugement rendu entre les parties par le tribunal de commerce de Tarascon, le 13 juin 1870.

(N° 22)

[9 juillet 1872.]

Compagnie de chemin de fer.—Commissionnaire.—Lettre de voiture. Déficit constaté. — Responsabilité. — (Compagnie des chemins de fer de Lyon contre Blanc.) — *Le commissionnaire intermédiaire qui, en recevant la marchandise, fait constater le déficit sur le poids idiqué par la lettre de voiture, n'est pas responsable de ce déficit envers le destinataire, lorsqu'il est établi que ce déficit existait avant la remise de la marchandise au commissionnaire intermédiaire.*

NOTICE.

Le 26 avril 1869, Walti remet aux chemins de fer suisses (gare d'Emmemast) dix balles de peaux, portant les nᵒˢ 10 et 89, pesant 944 kilogrammes, adressées à Schalni, négociant à Grenoble.

Blanc, commissionnaire de roulage, les reçoit à la gare de Grenoble.

Le 15 septembre 1869, Blanc assigne Schalni devant le tribunal de commerce de Grenoble, en payement de 37f,10 pour frais de la lettre de voiture et prix du transport.

Schalni forme contre Blanc une demande reconventionnelle, fondée sur ce que le ballot n° 89 présente un déficit de 98 peaux, Il réclame 150 francs pour valeur de ces peaux et dommages-intérêts.

9 décembre 1869, Blanc appelle en garantie la compagnie de Lyon.

Le 8 juillet 1870, le tribunal reconnait, en fait, que le déficit de 98 peaux existe, et condamne Blanc à payer à Schalni 150 francs.

Statuant sur la demande en garantie de Blanc contre la compagnie de Lyon :

« Attendu que, pour repousser cette demande en garantie, la compagnie de Lyon soutient que le manquant avait été constaté à Genève; que la compagnie la Suisse occidentale avait donné à la compagnie de Lyon un bulletin de garantie pour une différence de poids de 923 kilogrammes au lieu de 944 ; qu'elle ne peut être responsable d'une faute commise avant sa participation au contrat de transport ;

« Attendu que, si bien il est constant, en fait, que le manquant existait lors de la remise par la compagnie suisse occidentale à la compagnie de Lyon, celle-ci, en acceptant les colis même avec un bulletin de garantie de la compagnie suisse, a suivi la foi de cette compagnie et a accepté la responsabilité vis-à-vis des tiers, sauf à elle à faire valoir ses droits vis-à-vis de la dite compagnie,

« Le tribunal condamne la compagnie de Lyon à garantir Blanc de la condamnation contre lui prononcée au profit de Schalni. »

La compagnie de Lyon s'est pourvue en cassation pour violation de l'article 1382 du Code Napoléon et de l'article 98 du Code de commerce, en ce que le jugement déclare la compagnie de Lyon responsable du déficit reconnu sur une expédition qui lui avait été remise par la compagnie suisse, avec un bulletin de garantie constatant que le déficit était antérieur à la transmission opérée aux mains des agents de la compagnie de Lyon.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Blanc et Schalni, et pour le profit, statuant sur la demande de la compagnie anonyme des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en cassation du jugement rendu en dernier ressort par le tribunal de commerce de Grenoble, le 8 juillet 1870;

Vu l'article 1315 du Code Napoléon, l'article 1382 du même Code, l'article 98 du Code de commerce;

Attendu que la compagnie de Lyon s'est obligée de transporter de Genève à Grenoble les marchandises dont il s'agit dans l'état où elles les avait reçues; qu'elle ne pouvait être responsable de la perte qu'autant que cette perte serait résultée de sa faute, et que la preuve de cette faute était à la charge de la partie qui prétendait rendre la dite compagnie responsable;

Attendu que le jugement dénoncé ne relève aucune faute imputable à la compagnie de Lyon; qu'il constate, en fait, qu'en recevant à Genève les colis expédiés par Walti à Schalni, la compagnie de Lyon a fait constater un déficit de poids sur celui indiqué par la lettre de voiture, et qu'elle a exigé de la compagnie suisse un bulletin de garantie; que le déficit existait avant la réception de la marchandise par la compagnie de Lyon; d'où il suit qu'en déclarant la compagnie demanderesse responsable envers Blanc de ce déficit, dans l'état des faits ainsi constatés, le jugement dénoncé a violé les dispositions de loi ci-dessus visées,

Casse, etc.

(N° 23)

[17 juillet 1872.]

Compagnie de chemin de fer. — Transport de marchandises. — Délai. — Renseignement donné par un employé de la compagnie. — (Compagnie du chemin de fer du Nord contre le sieur Augé.)—*Les délais de transport sur les chemins de fer étant établis par des arrêtés ministériels, ayant force de loi, que nul n'est censé ignorer, l'expéditeur ne peut légalement prétendre avoir été induit en erreur sur les conditions du transport par un renseignement émané d'un employé de la compagnie.*

La Cour,

Ouï, en l'audience de ce jour, M. le conseiller Gastambide, en son rapport; Me Clément, avocat, en ses observations; M. l'avocat général Charrins, en ses conclusions, et après en avoir délibéré, donne défaut contre le défendeur, non comparant; et vu l'article 1382 du Code civil;

Attendu qu'il n'est pas contesté que les colis remis par Augé au chemin de fer du Nord pour être transportés de Paris à Copenhague sont arrivés à destination dans le délai réglementaire fixé au tarif international homologué par arrêté ministériel du 27 mars 1866;

Attendu que l'arrêt attaqué a néanmoins condamné la compagnie à indemniser Augé du préjudice qui était résulté pour lui de la durée du transport, par le motif que, sur un renseignement émané d'un employé de la compagnie, le dit Augé avait dû croire que le transport s'effectuerait en cinq jours;

Mais attendu que les délais de transport sur les chemins de fer sont établis par des arrêtés ministériels rendus publics, ayant force de loi, auxquels il ne peut être dérogé et que nul n'est censé ignorer;

Attendu, dès lors, que le défendeur ne peut prétendre légalement avoir été induit en erreur sur les conditions du transport par un renseignement émané d'un employé; que c'est donc à tort que l'arrêt attaqué a fait peser sur la compagnie les conséquences de l'erreur et du retard supposés;

Qu'en statuant ainsi, le dit arrêt a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 1382 ci-dessus visé,

Casse, etc.

(N° 24)

[29 juillet 1872.]

Compagnie de chemin de fer. — Transport. — Tarif. — (Compagnie du chemin de fer de Lyon contre les sieurs Hornet-Bouchet et compagnie.)—*Le tarif de la compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon, spécial à des verreries expédiées en vrac, c'est-à-dire à découvert, ne peut s'appliquer aux verreries expédiées en caisse sous l'énonciation* verreries communes, *alors surtout qu'il n'est pas même allégué que les caisses ne contenaient que des objets soumis à l'application du tarif spécial.*

ARRÊT.

La Cour,

Vu les tarifs spéciaux n°s 57 et 65 de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

Attendu qu'il résulte de la combinaison des dispositions de ces deux tarifs spéciaux que le transport de la verrerie en général est soumis, par le tarif spécial n° 65, au taux de la troisième série du tarif général de cette compagnie ;

Que cependant la verrerie peut être transportée à un prix moins élevé, conformément au tarif spécial n° 57, chaque fois qu'elle est expédiée *en vrac*, c'est-à-dire à découvert, ou bien encore quand elle voyage en caisse et sans emballage, si l'expédition ne comprend que certains objets de verrerie spécialement énumérés dans le tarif n° 57 ;

Attendu que les verreries expédiées, le 11 juin 1869, par Brequet à Bouchet de Marseille, étaient contenues dans cinquante caisses et désignées sous cette énonciation générale : *verrerie commune* ; qu'elles ne voyageaient donc pas *en vrac*, et qu'on n'a pas même allégué que les cinquante caisses ne continssent que des objets qui, par leur nature, seraient rentrés dans la catégorie de ceux spécialement indiqués par le tarif n° 57 ;

Que, dans de pareilles circonstances, la compagnie demanderesse était bien fondée à exiger le prix de transport conformément à son tarif n° 65, et que ce n'est qu'en violation de cette disposition et par une fausse application du tarif n° 57 que le jugement attaqué a ordonné la restitution d'une partie des sommes perçues par la compagnie :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 25)

[6 août 1872.]

Servitude continue et apparente. — Caractère. — Conduite d'eau. — Action possessoire. — (Sieur Auffroy contre le sieur Chancerel.)

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 688 et 691 du Code civil et 23 du Code de procédure civile;

Attendu que les conduites d'eau constituent des servitudes apparentes et continues, lorsqu'elles se révèlent par des ouvrages extérieurs et n'ont pas besoin, pour leur fonctionnement, du fait actuel et persévérant de l'homme.

Attendu qu'il est constaté par le jugement attaqué que la rigole servant à conduire sur la propriété Auffroy les eaux provenant du fonds supérieur existait depuis plusieurs années, et remplissait sa destination toutes les fois que les vannes établies pour élever les eaux de l'Épinay étaient abaissées;

Attendu qu'une semblable servitude, pour l'usage de laquelle l'homme n'intervient que pour en assurer le libre exercice, rentre dans la classe de celles qui, à raison de leur existence apparente et de leur fonctionnement naturel, sont susceptibles de s'acquérir par la prescription;

Attendu que le jugement attaqué, en décidant le contraire sans s'expliquer sur le caractère légal des ouvrages extérieurs constatant l'existence de la servitude, et en écartant l'action possessoire du sieur Auffroy par l'unique motif que la servitude faisant l'objet du litige n'était pas continue, a faussement appliqué et, par suite, violé les articles de loi susvisés:

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 26)

[10 octobre 1872.]

Jury. — Incompatibilité. — Fonctionnaires d'un service actif. — Préposés des ponts et chaussées et des finances. — Décret du 7 août 1848. — (Sieur François Amandin.)

La Cour,

Sur le premier moyen, tiré d'une violation prétendue des articles 4 du décret du 7 août 1848 et 1er de celui du 14 octobre 1870 :

Attendu que le décret précité de 1848, remis provisoirement en vigueur par les décrets des 14 et 24 octobre 1870, s'est borné, en déclarant les fonctions de juré incompatibles avec celles de « fonctionnaire ou préposé d'un service actif », à étendre le principe de l'incompatibilité en vue des nécessités de fonctions ou emplois qui exigent des déplacements continuels, sans dire explicitement quels seraient ceux qui seraient réputés appartenir au service actif, distingué du service sédentaire;

Que la distinction légale se trouve fixée par des dispositions expresses de la loi du 9 juin 1853, sur les pensions de retraite; que cette loi déterminant les conditions de durée et autres pour la pension à laquelle auront droit les fonctionnaires et préposés du service vraiment actif, porte, dans son article 5 : « La partie active comprend les emplois et grades indiqués au tableau annexé à la présente loi sous le n° 2 ; aucun autre emploi ne peut être compris au service actif ni assimilé à un emploi de ce service qu'en vertu d'une loi; »

Que le tableau ainsi annexé ne comprend dans le service actif que certains emplois tenant à l'administration des douanes, ou des contributions indirectes et tabacs, ou des forêts de l'État et de la couronne, ou enfin des postes;

Attendu qu'il en résulte que l'on ne peut considérer comme appartenant au service actif, dans le sens du décret de 1848 revisé

en 1870, ni un préposé de l'administration des ponts et chaussées, tel qu'un conducteur, ni un fonctionnaire de l'administration des finances, tel qu'un receveur particulier; qu'ainsi l'incompatibilité qui entraînerait nullité selon le pourvoi n'existe pas d'après la loi;

. . . .

Rejette, etc.

CIRCULAIRES.

(N° 27)

[23 décembre 1872.]

Comptes de tournée d'inspection.

CIRCULAIRE N° 11.

Monsieur le Préfet, par suite d'un vœu exprimé par la commission de l'Assemblée nationale, le service hydraulique, qui formait dans l'administration centrale de mon ministère une division spéciale, a été réuni, en ne formant plus qu'un seul bureau, à la division de la navigation, sauf les routes agricoles, qui ont été rattachées à la division des routes et ponts.

Ces modifications peu importantes d'ailleurs, apportées à l'organisation des services de l'administration centrale, rendent nécessaires des changements analogues dans la forme de quelques-uns des comptes de tournée d'inspection que MM. les ingénieurs en chef ont à préparer tous les ans, et je viens, pour éviter toute erreur, les signaler à votre attention.

Ainsi, le service hydraulique ne formant plus qu'un bureau (3e de la division de la Navigation), toutes les matières qui s'y rapportent ne formeront plus qu'un tableau distinct qui sera dirigé sur le bureau des Routes et Ponts.

Quant au service de surveillance de la pêche, qui relevait en partie de la division du service hydraulique et qui ressortit aujourd'hui entièrement au deuxième bureau de la navigation, il fera également l'objet d'un tableau séparé.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que, pour ce qui concerne le per-

sonnel attaché à la surveillance de la pêche, MM. les ingénieurs doivent continuer de m'adresser un compte spécial indiquant le travail exécuté, le nombre de procès-verbaux dressés, les condamnations prononcées, en un mot, le résultat de la surveillance exercée dans le cours de l'année; ce compte est destiné à la division du personnel de l'administration centrale.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
Signé O. B. DE FOURTOU.

Pour ampliation :
Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

(N° 28)

PERSONNEL.

Janvier et février 1873.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 23 janvier 1873.

M. Picard (Alfred), ingénieur ordinaire, est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

2° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

25 *janvier* 1873. — M. Boulé, ingénieur ordinaire chargé du service du 3e arrondissement de la navigation de la Seine (1re section), réunira à ses attributions le service du 2e arrondissement, précédemment confié à M. Th. Lévy.

25 *janvier* 1873.—M. Doussot, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Montargis (Loire) et attaché en outre au service du canal de Briare et au contrôle des chemins de fer d'Orléans à Châlons, réunira à ses attributions actuelles le service du canal du Loing, confié précédemment à M. Th. Lévy.

30 *janvier*. — M. Brame, ingénieur en chef chargé du contrôle des travaux des chemins de fer de l'Ouest, réunira à ses attributions le contrôle de la construction de la ligne d'Étaimpuis à Motteville.

M. Cohen, ingénieur ordinaire attaché au service du département de la Seine-Inférieure et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Étaimpuis à Motteville.

6 *février*. — M. Pérouse, ingénieur ordinaire, sera chargé de l'arrondissement de Montélimart (Drôme), en remplacement de M. Lefebvre, précédemment appelé à une autre destination.

8 *février*. — M. Espitallier, sous-ingénieur chargé du 1er arrondissement de la navigation de la Sèvre à la résidence de Niort, réunira à ses attributions le service de la partie de la Sèvre fluviale et maritime et le service du port de Marans, précédemment confiés à M. Maucher. Il résidera à Marans.

Idem. — M. Berthet, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), sera chargé du service de l'arrondissement de Thonon (Haute-Savoie) et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Thonon à Saint-Gingolph, en remplacement de M. de Quartery, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Grandidier, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Neufchâteau (Vosges), sera chargé du service de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), en remplacement de M. Berthet.

Idem. — M. Müntz, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement d'Avignon et attaché en outre au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, sera chargé du service de l'arrondissement de Neufchâteau (Vosges), en remplacement de M. Grandidier.

Idem. — M. Gérard, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Tlemcen et remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition du ministère des travaux publics, sera chargé du service de l'arrondissement d'Avignon et attaché en outre au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. Müntz.

10 *février* 1873. — M. Voisin, ingénieur en chef en disponibilité, sera chargé de suppléer M. l'inspecteur général Chevallier dans son cours de travaux maritimes à l'École des ponts et chaussées.

12 *février*. — M. Fargaudie, ingénieur en chef du département de la Dordogne, sera chargé en outre du contrôle des travaux du chemin de fer de Bergerac au Buisson.

Idem. — M. Widmer, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Bergerac, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Bergerac au Buisson.

Idem. — M. Reynaud, inspecteur général, membre de la commission des *Annales des ponts et chaussées*, est nommé président de cette commission.

Idem. — M. Comoy, inspecteur général, est nommé membre de la commission des *Annales des ponts et chaussées*, en remplacement de M. Collignon, admis à la retraite.

19 *février*. — M. Lefort, ingénieur ordinaire actuellement chargé du service de l'arrondissement du Puy (Haute-Loire), sera chargé provisoirement du service de l'arrondissement de Saint-Étienne.

Idem. — M. Pot, ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Bergerac (Dordogne), sera attaché en outre aux études comparatives d'un chemin de fer dirigé de Montmoreau ou d'Angoulême sur Bergerac par Ribérac et Mussidan, et destiné à relier le réseau d'Orléans à celui du Midi.

3° DISPONIBILITÉS.

12 *février*. — M. Voisin, ingénieur en chef en congé illimité, est placé dans le cadre de disponibilité.

27 *février*. — M. du Jardin, ingénieur en chef, est mis, sur sa demande, en disponibilité.

La décision qui le chargeait du service du canal de Berry est rapportée.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

19 *février*. — M. Cronier, ingénieur ordinaire, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

5° RETRAITES

		Dates d'exécution.
10 fév. 1873.	M. Boris, ingénieur en chef.	1er fév. 1873.
Idem.	M. Feuerstein, sous-ingénieur.	1er mars 1873.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Jullien, inspecteur général en retraite.	mars 1873.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires dont les noms suivent :

8 *février* 1873. — M. Camus, attaché au service ordinaire de l'Aisne.

10 *février*. — M. Alasseur, attaché dans le département du Pas-de-Calais au service de l'administration du chemin de fer d'Arras à Étaples, etc.

11 *février*. — M. Duval, attaché au service ordinaire de Loir-et-Cher.

Idem. — M. Decreus, attaché au service maritime du Nord.

Idem. — M. Laurent, attaché au service ordinaire de la Vienne.

15 *février*. — M. Malfin, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

2° PROMOTIONS.

13 *février*. — M. Brachet, conducteur de 3e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est élevé à la 2e classe, de son grade et attaché au service ordinaire de la Dordogne.

15 *février*. — Sont élevés :

AU GRADE DE CONDUCTEUR PRINCIPAL :

M. Cloquet, conducteur de 1re classe au service de la navigation de la Loire dans le département de Maine-et-Loire.

DE LA 2e CLASSE A LA 1re CLASSE :

M. Le Bossé, conducteur, attaché au service maritime de la Manche.

DE LA 3e CLASSE A LA 2e CLASSE :

M. Vienney, conducteur, attaché au service ordinaire de la Seine.

M. Reyneau, conducteur attaché, dans le département du Loiret, au service de la navigation de la Loire (3e section).

DE LA 4e CLASSE A LA 3e CLASSE :

M. Bouche, conducteur, attaché au service ordinaire de la Seine.

M. Joncourt, conducteur attaché, dans le département de l'Aisne, à la navigation de la Belgique vers Paris.

M. Brochard, conducteur attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la navigation de la Loire.

M. Bousquet, candidat, attaché au service de la navigation du Lot (département du Lot).

15 *février* 1873. — Sont nommés conducteurs embrigadés de 4e classe, les conducteurs ci-après désignés :

M. Simon, attaché au contrôle du chemin de fer de Pontoise à Dieppe (Seine-Inférieure).

M. Fritsch, attaché au service ordinaire de la Seine-Inférieure.

M. Ressaire, attaché au service ordinaire de la Lozère.

M. Fronoc, attaché au service maritime du Finistère.

M. Rouzières, attaché à la navigation du Lot (département de Lot-et-Garonne).

M. Quelmé, attaché au service maritime du Morbihan.

M. François, attaché au service de la navigation de la Loire (3e section), dans le département de Maine-et-Loire.

3e MUTATIONS.

8 *février*. — M. Le Tacon, conducteur auxiliaire, au service ordinaire des Côtes-du-Nord, est autorisé à passer au service vicinal du même département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Richard, conducteur auxiliaire, attaché au service des routes départementales d'Indre-et-Loire, passe au service maritime de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. Blaise, conducteur de 2e classe, attaché au service de la canalisation de la Chiers, dans le département des Ardennes, passe au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — M. Rué, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire du Pas-de-Calais au service des routes départementales de la Dordogne.

10 *février*. — MM. Guérinet et de Ricouard, conducteurs auxiliaires, attachés, le premier au service du canal de Berry, dans le département du Cher, le second au service ordinaire de Seine-et-Marne, sont appelés temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Louvart, conducteur auxiliaire, attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Pontivy à Saint-Brieuc, passe au service vicinal des Basses-Pyrénées.

11 *février* 1873. — M. Guillemain, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service du canal du Nivernais, permute avec M. Valdant, attaché au même service dans le département de l'Yonne.

Idem. — M. Przybilski, conducteur de 4e classe, sans destination, est attaché au service vicinal des Vosges. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Oulmière, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du Lot au service du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie, dans le département de Lot-et-Garonne,

13 *février*. — M. Martine, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire de la Corse au service ordinaire du département de la Dordogne.

19 *février*. — M. Secq, conducteur auxiliaire, au service des canaux de Dunkerque, passe au service du canal d'Aire à la Bassée, dans le département du Pas-de-Calais.

Idem. — M Leroy, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du Calvados au service des voies navigables du département du Nord.

Idem. — M. Challbert, conducteur de 1re classe, passe du service ordinaire de la Vendée au service ordinaire de la Vienne.

Idem. — M. Dumas, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de l'Hérault, passe dans la Haute-Garonne, au service de la navigation du Tarn.

4e CONGÉS.

Sont mis, sur leur demande, en congé illimité :

3 *février*. — M. Monnot, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Seine.

11 *février*. — M. Véret (Vital), conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le département du Nord.

Idem. — M. Oustan, conducteur de 3e classe, au service de l'Algérie.

5e DÉMISSION.

Idem. — M. Lavigne, conducteur auxiliaire, au service ordinaire des Landes.

6e RETRAITES.

	Date d'exécution
3 fév. 1873. M. Gérard, conducteur de 3e classe en Algérie.	31 déc. 1872.

		Date d'exécution.
11 février 1873.	M. Castaignet, conducteur de 1re classe (Loire-Inférieure), service maritime.	1er avril 1873.
13 février.	M. Lafage, conducteur de 1re classe (Charente-Inférieure), service ordinaire.	Idem.
Idem.	M. Balson, conducteur de 2e classe (Seine-et-Oise), service ordinaire. . .	Idem.
19 février.	M. Santini, conducteur de 2e classe (Corse), service ordinaire.	Idem.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Pelletier, conducteur auxiliaire (Seine-et-Oise), service ordinaire.	19 janv. 1873.
M. Deschamps, conducteur principal (Somme), service ordinaire.	6 févr.
M. Esser, conducteur de 1re classe (Seine), service ordinaire.	12 févr.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. 1873. Imp. Arnous de Rivière, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 29)

[15 juin 1872.]

Annexe de la loi du 15 juin 1872, relative à la concession à la compagnie du Nord des chemins de fer : 1° d'une ligne de Monsoult à Amiens ; 2° d'une ligne de Cambrai à la frontière de Belgique, vers Dour (*).

CONVENTION ENTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

L'an 1872, et le 15 juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous toutes réserves de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *compagnie du chemin de fer du Nord*, ladite compagnie représentée par MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, *Germain*, *Joseph Delebecque*, *Armand André*, *Amé*, baron de *Saint-Didier*, président, vice-président et membres du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 22 mars 1872, et sous la réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du Nord, qui l'accepte :

1° Un chemin de fer qui, se détachant, près de Monsoult, de la ligne d'Épinay à Luzarches, passant par ou près Beaumont, Méru, Beauvais, Saint-Omer-en-Chaussée, Crèvecœur-le-Grand et Conty, se raccordera avec le chemin de fer de Rouen à Amiens, près de la station de Saleux ;

2° Un chemin de fer qui, se détachant de la ligne de Busigny à Somain, à la sortie de la gare de Cambrai, passant par ou prés Solesmes, le Quesnoy, Bavay, Bellignies, aboutira à la frontière belge, dans la direction de Dour.

(*) Cette loi a été insérée dans le cahier de septembre 1872.

Le tracé de cette dernière ligne aux abords du Quesnoy sera arrêté d'accord avec le département de la guerre.

2. La compagnie du Nord s'engage à exécuter les dits chemins de fer sans subvention ni garantie d'intérêt, dans le délai de trois ans, à partir de la loi qui approuvera la présente convention.

3. Les chemins de fer ci-dessus énoncés seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857 et modifié par les articles 3 et 4 de la convention du 22 mai 1869.

4. Les chemins de Monsoult vers Amiens et de Cambrai à la frontière belge, vers Dour, seront considérés comme formant une concession distincte tant de l'ancien que du nouveau réseau de la compagnie du Nord. En conséquence, il sera tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation de ces lignes.

5. Lorsque les produits nets de l'ensemble des deux lignes concédées en vertu de la présente convention excéderont un revenu net moyen de 13.000 fr. par kilomètre, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des deux lignes; il sera soumis aux dispositions énoncées à l'article 7 de la convention approuvée par la loi du 11 juin 1859.

Le compte des frais d'entretien et d'exploitation et le compte des recettes de chaque exercice seront arrêtés dans les formes prescrites par le décret du 12 août 1868.

6. Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et cessionnaires de lignes venant s'embrancher sur le réseau du Nord, empruntent des parties de lignes appartenant à ce réseau, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie du Nord, la redevance à payer à la compagnie du Nord sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

7. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé. A. de Rothschild.

Le ministre des travaux publics,
Signé R. de Larcy.

Approuvé l'écriture.
Signé J. Delebecque.

Approuvé l'écriture.
Signé A. de Saint-Didier.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 15 juin 1872.

Le président,
Signé Jules Grévy.

Les secrétaires,
Signé Paul de Rémusat, Francisque Rive,
Bon de Barante, Albert Desjardins.

(N° 30)

[21 décembre 1872.]

Approbation d'un traité passé entre la ville de Paris et la compagnie parisienne d'éclairage par le gaz.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. La ville de Paris est autorisée à recevoir de la compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz un versement de 7.500.000 francs, par anticipation sur les versements que la dite compagnie doit opérer dans l'avenir, à raison des bénéfices nets de l'exploitation, le tout conformément aux clauses et conditions des traités en date des 7 mars 1870, 27 avril et 15 juin 1872.

2. Les actes susceptibles d'enregistrement faits à la requête de la ville de Paris, par suite des versements ci-dessus autorisés, seront passibles du droit de 1 franc.

DÉCRETS.

(N° 31)

[17 mars 1872.]

Chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Calvados, d'un chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Calvados, et notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 2 décembre 1869 et 3 février 1870;

Vu la délibération, en date du 9 mars 1870, par laquelle le conseil général du département du Calvados a approuvé la convention passée, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer susmentionné, entre le préfet du département et le sieur Isouard;

Vu cette convention, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu le procès-verbal de la conférence mixte et l'adhésion donnée, le 12 mars 1870, à l'exécution immédiate du chemin de fer par le directeur des fortifications au Havre ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 23 juin 1870 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 30 juillet suivant ;

Vu la nouvelle délibération du conseil grnéral du Calvados, du 3 novembre 1871 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Mézidon à Dives.

2. Le département du Calvados est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865, et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département du Calvados, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 287.477 francs.

Cette subvention sera versée en huit termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1870, et le 20 février.

Entre M. le préfet du département du Calvados, autorisé à cet effet par une délibération du conseil général du 30 août dernier,

Et M. *Isouard* (*Guillaume-Alfred*), ingénieur civil, constructeur de chemins de fer, demeurant à Paris, rue de la Victoire, n° 54, et faisant, pour l'objet du présent contrat, élection de domicile à Dives,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Sous réserve de l'approbation du conseil général du département et de la sanction du gouvernement, le préfet du Calvados concède au sieur *Isouard* ci-dessus dénommé, qui l'accepte, un chemin de fer départemental partant de Dives, passant par Perriers, Brucourt, Criqueville, Putot, Beuvron, Hotot, Méry-Corbon, Bissière, Magny-le-Freule, mesurant une longueur d'environ 28 kilomètres et aboutissant à Mézidon, sur le chemin de fer de Paris à Cherbourg.

2. Les études définitives du tracé du chemin du fer, des gares et autres ouvrages devront être soumises à l'administration au 1er août 1870.

3. Les charges de la concession comprennent toutes les dépenses sans aucune exception, c'est-à-dire les indemnités de terrains et dommages divers, comme les travaux et le matériel dormant et roulant.

4. Le chemin devra être mis en circulation dans le délai de trois ans, à partir du 1er août 1870.

5. A la garantie de l'exécution de cette condition et des travaux de l'entreprise M. *Isouard* affecte un cautionnement égal au trentième du montant de l'entreprise ; le dit cautionnement consistant en rentes 3 p. 100 sur l'État ou en immeubles libres d'hypothèques.

Ce cautionnement sera réalisé immédiatement après l'acceptation du traité par le conseil général du département. Il ne pourra être retiré que sur la production du procès-verbal de réception définitive de la ligne pour sa mise en exploitation,

6. Le concessionnaire recevra une subvention de 40.000 francs par kilomètre, savoir :

De l'État.	10.000	francs. 40.000
Du département.	30.000	

Les échéances de la subvention de l'État seront déterminées par le gouvernement.

Celles de la subvention du département seront proportionnées à l'exécution

des travaux et peuvent être indiquées dès à présent comme il suit, sauf vérification ultérieure des kilomètres qui forment la base réelle des subventions :

1870	210.000	francs. 840.000
1871	210.000	
1872	210.000	
1873	210.000	

Il ne sera fait, par trimestre, qu'un payement, et, dans aucun cas, ce payement n'aura lieu si le concessionnaire ne justifie, un mois à l'avance, de l'emploi d'une somme double de celle qu'il aurait à recevoir.

Le département pourvoira, s'il y a lieu, à la réalisation de sa subvention au moyen d'un emprunt dont les intérêts seront à sa charge.

7. Toutes les autres conditions de la concession vont être décrites dans un cahier de charges annexé au présent contrat et signé par les deux parties.

Fait double à Caen, les jour, mois et an que dessus.

Le concessionnaire, Signé Isouard. — *Le Préfet du Calvados,* Signé Le Provost de Launay.

Sur la minute est écrit : « Folio 95, verso, cases 7 et 8. Enregistré à Caen, le 9 mars 1870. Reçu 2 francs ; décime, 30 centimes. Signé *Desprairies.* »

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure et Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

TITRE Ier.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'intérêt local de Dives à Mézidon partira du quai de Dives, passera par Perriers, Brucourt, Criqueville, Putot, Beuvron, Hottot, Méry-Corbon, Bissière, Magny-le-Freule.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après la déclaration d'utilité publique et être achevés dans un délai de trois années, à dater du décret de déclaration d'utilité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera celle actuellement fixée pour la grande ligne de Mézidon au Mans, et finira, par conséquent, le 1er janvier 1957.

(*) V. *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. — VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.	PRIX.		
	de péage.	de transport.	Totaux.
	fr.	fr.	fr.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.20	0.10	0.30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.10	0.08	0.18

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuera lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes. Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes : entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Les articles 64 et 65 du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir sont supprimés,

64. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Calvados, sauf recours au Conseil d'État.

65. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Caen, en double minute, le 20 février 1870.

Le concessionnaire, Signé Isouard. — *Le Préfet du Calvados,* Signé Le Provost de Launay.

Sur la minute est écrit : « Folio 48 recto, case 9. Enregistré à Caen, le 9 mars 1870. Reçu 2 francs; décime, 30 centimes. Signé *Desprairies.*

(N° 32)

[3 juin 1872.]

Agrandissement de la station d'Espondeilhan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station d'Espondeilhan (Hérault), chemin de fer de Graissessac à Béziers, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer du Midi, le 27 juin 1870, lequel restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains seront incorporés au chemin de fer de Graissessac à Béziers et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 33)

[3 juin 1872.]

Agrandissement de la station de Magalas (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une cour de marchandises et l'exécution de divers travaux à la station de Magalas, chemin de fer de Graissessac à Béziers (Hérault), conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer du Midi, le 27 juin 1870, lequel restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Graissessac à Béziers et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 34)

[3 juin 1872.]

Régularisation de la route départementale du Gard n° 12. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'exhaussement et de régularisation de la route départementale du Gard n° 12, de Nîmes à Saint-Gilles, dans la plaine de Nîmes, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 35)

[6 juin 1872.]

Assainissement de la plaine de Mussidan (Dordogne). — Déclaration d'utilité publique.

1° Les travaux projetés par la compagnie du chemin de fer d'Orléans et indiqués aux plan et projet, pour l'assainissement de la plaine de Mussidan (Dordogne), sont déclarés d'utilité publique, ainsi que l'acquisition des terrains nécessaires pour leur exécution.

2° L'expropriation des terrains devra être effectuée dans le délai d'un an à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 36)

[6 juin 1872.]

Agrandissement de la halte de Lézignan-la-Cèbe (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un quai et une halle de marchandises à la halte de Lézignan-la-Cèbe (Hérault), chemin de fer d'Agde à Lodève, conformément au plan dressé, le 23 avril 1870, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret,

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer d'Agde à Lodève et feront retour à l'État à l'expiration de la concession,

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 37)

[6 juin 1872.]

Agrandissement de la gare de Culoz (Ain) — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Culoz (Ain), chemin de fer de Lyon à Genève, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 28 novembre 1871, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée établira un pont sur le ruisseau de Brachay pour le passage du chemin latéral à la gare de Culoz, conformément à l'engagement dont il a été pris acte par la commission d'enquête dans son avis du 10 février 1872.

3° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux projetés, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Lyon à Genève et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 38)

[6 juin 1872.]

Chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département de l'Oise, des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° D'Abancourt à la ligne projetée de Beaumont à Amiens, par Beauvais, vers Saint-Omer-en-Chaussée ;

2° De Gisors à Beauvais ;

3° De Beauvais à Clermont ;

4° De Clermont à Compiègne ;

5° De Beauvais à Saint-Just ;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier ;

7° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département, vers Roye;

8° De la ville de Breteuil à la station de ce nom ;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 29 juillet et 18 août 1870, 26 et 28 août 1871 ;

Vu les délibérations, en date des 23 mai 1870 et 2 et 3 novembre 1871, par lesquelles le conseil général du département de l'Oise a approuvé l'établissement des chemins de fer susmentionnés ;

Vu la convention passée, le 28 mars 1870, par le préfet de l'Oise avec la compagnie du chemin de fer du Nord, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 4 janvier 1872 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 19 mars 1872, et celle du ministre des finances, du 27 février précédent ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

La commission provisoire chargé de remplacer le Conseil d'État entendue ;

Décrète :

Art. 1er Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-dessous désignés, savoir :

1° D'Abancourt à la ligne projetée de Beaumont à Amiens, par Beauvais, vers Saint-Omer-en-Chaussée ;

2° De Gisors à Beauvais ;

3° De Beauvais à Clermont ;

4° De Clermont à Compiègne ;

5° De Beauvais à Saint-Just ;

6° De Saint-Just à la limite du département de la Somme, vers Montdidier;

7° De Pont-Sainte-Maxence à la limite du département, vers Roye;

8° De la ville de Breteuil à la station de ce nom.

2. Le département de l'Oise est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de l'Oise, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 362.500 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront déterminées ultérieurement, de concert entre le ministre des finances et le ministre des travaux publics, par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 39)

[2 juillet 1872.]

Irrigations. — Réglementation d'irrigations, au moyen des eaux de la Fure, sur le territoire des sept communes de Charavines, Apprieu, Saint-Blaise-de-Buis, Réaumont, Rives, Renage et Tullins (Isère).

(N° 40)

[2 juillet 1872.]

Irrigation (canal d'). — Autorisation accordée à divers propriétaires réunis en association syndicale de construire et d'exploiter un canal d'irrigation et de dériver de la rivière de Nohèdes le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal, commune de Nohèdes (Pyrénées-Orientales).

(N° 41)

[12 juillet 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les lois et décret du 19 juin 1857, lesquels constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu les lois et décret du 11 juin 1863, portant concession de diverses lignes à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et modification des concessions antérieures;

Vu la loi du 18 juillet 1868 et le décret du 28 avril 1869, portant approbation de la convention passée, le 18 juillet 1868, entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et spécialement les articles 8, 9, 10 et 12 de la dite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour que les dépenses relatives à divers travaux complémentaires à exécuter sur son ancien réseau soient approuvées par décret délibéré en

Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 15 juillet 1868 ;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, du 15 mai 1872 ;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LAROCHE A AUXERRE.

	fr.
Projet d'agrandissement de la gare d'Auxerre, présenté par la compagnie le 26 février 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	62,720

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de construction d'une gare de marchandises à Graveson, présenté par la compagnie le 5 mars 1872, avec détail estimatif montant à.	72.000

LIGNE DE MARSEILLE A LA FRONTIÈRE D'ITALIE.

Projet de modification de la gare de Toulon, présenté par la compagnie le 20 décembre 1871, avec détail estimatif montant à . .	133 500
Ensemble, ...	268,220

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 42)

[12 juillet 1872.]

Autorisation de substitution de la Société anonyme des chemins de fer

du Rhône aux droits comme aux obligations de l'ancienne compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 12 janvier 1861, relatif à la concession du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu le décret du 26 octobre 1864, qui place sous séquestre le chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay:

Vu le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 18 janvier 1865, qui déclare en faillite la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay;

Vu l'ordonnance du juge-commissaire de la faillite du 8 juin 1870, qui autorise le syndic à céder aux sieurs Erlanger et compagnie la concession du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, moyennant le prix de 3 millions de francs;

Vu le traité passé, le 30 juin 1870, entre le syndic de la faillite et les sieurs Erlanger et compagnie, pour la concession à ces derniers des droits de l'union des créanciers de la faillite sur la concession du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, moyennant le prix de 3 millions de francs;

Vu la délibération des créanciers de la faillite du 14 octobre 1870, approuvant la vente du 30 juin précédent;

Vu le jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 23 octobre 1870, homologuant la dite délibération, le dit jugement constatant que la compagnie en faillite, représentée par ses administrateurs, a déclaré approuver la vente du 30 juin 1870, au nom des actionnaires eux-mêmes;

Vu la demande formée, le 16 septembre 1871, par les sieurs Erlanger et compagnie, à l'effet d'obtenir l'homologation du traité du 30 juin 1870 et la levée du séquestre du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay;

Vu l'acte reçu, le 5 février 1872, par M[e] Dufour, notaire à Paris, portant constitution de la société anonyme des chemins de fer du Rhône et apport à la dite compagnie, par les sieurs Erlanger et compagnie, des droits qui leur ont été cédés par le syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, aux termes du traité susvisé du 30 juin 1870;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète:

Art. 1er. Est autorisée la substitution de la société anonyme des chemins de fer du Rhône aux droits comme aux obligations de l'ancienne compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, aux conditions fixées par le traité susvisé du 30 juin 1870.

2. Le séquestre du chemin de fer de la Croix-Rousse sera levé immédiatement après le payement des 3 millions formant le prix de rachat du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 43)

[12 juillet 1872.]

Amélioration du ruisseau du Verderet à Grenoble (Isère). — Déclaration d'utilité publique.

La ville de Grenoble est autorisée à acquérir des héritiers Rallet, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, leur barrage sur le cours d'eau servant au roulement d'une roue hydraulique.

(N° 44)

[12 juillet 1872.]

Construction d'une jetée dans le havre d'Omonville-la-Rogue (Manche). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la construction d'une jetée dans le havre d'Omonville-la-Rogue (Manche), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, visés au décret.

2° Les travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense de ces travaux sera imputée en partie sur le budget extraordinaire du département des travaux publics (amélioration des ports), et en partie sur la somme de 25.000 francs votée par le conseil général de la Manche.

(N° 45)

[12 juillet 1872.]

Établissement d'une gare de triage à Portes (Drôme). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de triage à Portes, aux abords de la station de l'Étoile (Drôme), chemin de fer de Lyon à Avignon, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 19 octobre 1871, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés à l'article ci-dessus, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Lyon à Avignon et feront retour, en conséquence, à l'État, à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 46)

[12 juillet 1872.]

Reconstruction du Pont Gayant à Fécamp (Seine-Inférieure).

1° Il sera procédé à la reconstruction, en maçonnerie et en métal, du pont en charpente, dit Pont Gayant, établi sur le bassin de retenue des chasses du port de Fécamp (Seine-Inférieure), au passage de la route nationale n° 15, du Havre à Lille.

2° La dépense, évaluée à 150.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

(N° 47)

[12 juillet 1872.]

Établissement d'un port particulier pour la réception des pétroles. — Autorisation accordée au sieur Mallet.

1° Le sieur Mallet, ingénieur civil, est autorisé à établir, à ses risques et périls, partie sur un terrain lui appartenant, partie sur le rivage de la mer, entre la pointe des Neiges et la pointe du Hoc, à l'est du Havre (Seine-Inférieure), conformément au plan annexé à sa demande, un port particulier destiné exclusivement à la réception des huiles de pétrole ayant acquitté les droits d'entrée.

2° Le permissionnaire sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dégradations que la côte pourra éprouver par suite de la construction des jetées du chenal d'accès au bassin, et il sera tenu d'exécuter les travaux de défense que ces dégradations rendront nécessaires.

3° Avant le commencement des travaux, le plan du littoral sera dressé contradictoirement avec les services intéressés du département des travaux publics, de la marine et des domaines, dans l'étendue et aux abords de l'établissement projeté. Les emplacements à occuper par le chenal et par les jetées seront figurés sur ce plan.

En cas de contestation sur cette délimitation, les travaux seront ajournés jusqu'à ce qu'il soit statué par qui de droit.

4° Un pont tournant, à usage public et gratuit, reliera les deux rives du chenal.

Il sera construit, entretenu et manœuvré aux frais et sous la responsabilité du permissionnaire.

5° L'administration se réserve le droit d'ordonner, mais seulement pour des motifs d'intérêt général, par décret rendu en Conseil d'État, la démolition des jetées et le rétablissement des lieux dans leur état primitif, à quelque époque que ce soit et sans que le permissionnaire puisse prétendre à une indemnité.

6° Le permissionnaire fournira préalablement un cautionnement de 10,000 francs, et versera chaque année et d'avance, à la caisse du receveur des domaines, une redevance de 50 francs.

7° Les travaux devront être terminés dans le délai de quatre ans, à partir de la notification du présent décret, sous peine de déchéance.

(N° 48)

[20 juillet 1872.]

Raccordement de la route départementale des Côtes-du-Nord n° 10, avec la route nationale n° 164. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de raccordement de la route départementale des Côtes-du-Nord n° 10, de Saint-Brieuc à Quimper, avec la route nationale n° 164 rectifiée, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans le délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 49)

[20 juillet 1872.]

Rectification de la route départementale de la Seine-Inférieure n° 3. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Seine-Inférieure n° 3, d'Écalles-Alix à Saint-Valery-en-Caux, aux abords de Saint-Valery, suivant la direction indiquée par deux lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Le décret du 11 juillet 1868 est rapporté en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ce travail, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 50)

[20 juillet 1872.]

Rectification de la route nationale n° 112. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale n° 112, d'Agde à Toulouse, dans la traverse de Béziers (Hérault), conformément aux indications figurées en rouge entre les points B et C par un trait discontinu sur un plan qui restera annexé au présent décret.

La partie ancienne comprise entre les points B et A est déclassée.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° Sont acceptées les offres faites par la ville de Béziers d'abandonner à l'État le sol du chemin vicinal qui doit être incorporé à la route nationale, de contribuer pour moitié dans la dépense des travaux, évaluée approximativement à 34.000 francs, enfin de classer dans la voirie urbaine et d'entretenir en bon état de viabilité la partie déclassée de l'ancienne route.

Le sol de cette section déclassée est concédé à la commune, à charge par elle d'en faire à son tour l'abandon au département dans le cas où la dite section viendrait à être classée comme route départementale.

3° La portion de dépense (17.000 francs) incombant à l'État sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 51)

[20 juillet 1872.]

Élargissement de la route nationale n° 157. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'élargissement de la rue du Pont-Ysoir, au Mans (Sarthe), classée par décret du 11 juillet 1868 comme traverse de la route nationale n° 157, de Blois à Laval, suivant les indications d'un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux du dit élargissement sont déclarés d'utilité publique.

Ces travaux seront exécutés avec le concours de la ville, conformément aux délibérations du conseil municipal de la ville du Mans et de la même manière que ceux précédemment autorisés par le décret du 11 juillet 1868.

2° Le concours de l'État dans la dépense, évaluée à 42.000 fr., est fixé au tiers, sans toutefois que ce tiers puisse en aucun cas et pour aucun motif excéder la somme de 14.000 francs.

Cette somme sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux lacunes des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° La ville du Mans, substituée aux droits de l'État, est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'élargissement dont il s'agit, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 52)

[20 juillet 1872.]

Amélioration du Rhône entre le pont suspendu de Bourg-Saint-An-

déol et le promontoire du Banc-Rouge (Ardèche et Drôme). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé par l'État à l'exécution des travaux de construction des digues de Bransas, de l'Ilou, du Jonc et du barrage de Frémigière, nécessaires à l'amélioration du Rhône, entre le pont suspendu du Bourg-Saint-Andéol et le promontoire du Banc-Rouge (Ardèche et Drôme), conformément aux dispositions générales d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 710,000 francs, sera imputée sur le budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des rivières. — Travaux extraordinaires*).

(N° 53)

[5 août 1872.]

Rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord n° 1. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord n° 1, de Saint-Brieuc à Morlaix, aux abords de Roch-Ellas, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 54)

[5 août 1872.]

Rectification de la route nationale n° 2. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale n° 2, de Paris à Maubeuge, à l'entrée de la ville d'Avesnes (Nord), à la porte de France, suivant les indications d'un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 16.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 55)

[8 août 1872.]

Mise en adjudication du bail de l'exploitation des formes de radoub du bassin de l'Eure et du bassin de la Citadelle, au port du Havre.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec les rapports et le plan à l'appui, le projet de cahier des charges et de tarif dressé par les ingénieurs pour la mise en exploitation des formes de radoub du bassin de l'Eure et du bassin de la Citadelle, au port du Havre;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ce projet, et notamment l'avis, en date du 20 avril 1872, du commissaire enquêteur;

Vu la délibération, en date du 25 avril 1872, de la chambre de commerce du Havre ;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Inférieure, du 18 mai 1872 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 29 février et 17 juin 1872 ;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Decrète :

Art. 1er. Il sera procédé à la mise en adjudication du bail de l'exploitation des formes de radoub du bassin de l'Eure et du bassin de la Citadelle, au port du Havre, aux conditions du cahier des charges arrêté, le 8 août 1872, par le ministre des travaux publics.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CAHIER DES CHARGES.

CHAPITRE PREMIER.

CONDITIONS DE L'EXPLOITATION.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. Le présent cahier des charges a pour objet la concession de l'exploitation :

1° De la grande forme de radoub établie sur la rive Est du bassin de l'Eure, au port du Havre ;

2° Des trois formes constituant l'établissement de radoub du bassin de la Citadelle, au même port.

La concession comprend, en outre, les ouvrages accessoires qui se rattachent aux formes, tels que les quatre bateaux-portes et leurs agrès, les appareils d'épuisement des formes, les vannes, treuils et cabestans, les appareils d'éclairage et de distribution d'eau, les puisards, hangars et chantiers attenant aux formes, une forge et des cabinets d'aisances.

DURÉE DU BAIL.

2. La durée du bail est fixée à neuf années consécutives.

PRIX DU BAIL.

3. Ce bail sera consenti par voie d'adjudication publique, aux enchères, sur la mise à prix de 30.000 francs par an.

Le montant de l'adjudication sera payé par le fermier, en espèces, par trimestre et d'avance, à la caisse du receveur des domaines, au Havre.

RÉCLAMATIONS INTERDITES AU FERMIER.

4. Pendant le cours du bail, le fermier ne pourra demander ni la résiliation du contrat, ni réduction de prix, ni indemnité d'aucune sorte, sous prétexte de chômage de la navigation, de réparation aux appareils d'épuisement, aux bateaux-portes, aux vannes, aux maçonneries elles-mêmes ou de tout autre cas de force majeure, quels que soient les motifs et l'importance des travaux à exécuter.

L'État se réserve, en outre, la faculté de construire une seconde grande forme de radoub à côté de celle qui existe sur la rive Est du bassin de l'Eure, de l'exploiter ou même de la concéder à telles conditions qu'il jugera convenables, et même de construire un aqueduc de communication entre la forme ancienne et le puisard de la forme nouvelle, sans que le fermier puisse prétendre, de ce chef, à une indemnité quelconque.

ENTRETIEN DES OUVRAGES A LA CHARGE DE L'ÉTAT.

5. L'État pourvoira aux frais d'entretien des ouvrages en maçonnerie de toute nature dépendant de la concession, des rues de service contournant les formes, ainsi que de la voie charretière du bateau-porte de la forme du bassin de l'Eure. L'éclairage des rues de service sera pareillement au compte de l'État.

Toutefois, le fermier sera responsable, vis-à-vis de l'administration, sauf recours près de qui il appartiendra, de la réparation des dommages causés à ces ouvrages par le fait des ouvriers du dit fermier ou de ceux qui auront été employés au radoub des navires, et même des équipages des bâtiments admis dans la forme.

Il est d'ailleurs stipulé que le fermier ne pourra prétendre à indemnité pour retards ou insuffisance des travaux d'entretien à la charge de l'État.

ENTRETIEN A LA CHARGE DU FERMIER.

6. Le fermier entretiendra constamment en bon état, à ses frais, tous les ouvrages dépendant des formes et leurs accessoires autres que ceux indiqués ci-dessus à l'article 5, § 1er, et notamment les appareils d'épuisement, les bateaux-portes, les vannes, les treuils et cabestans, les garde-corps et les clôtures, les toitures, gouttières et tuyaux de descente des bâtiments, les pavages et empierrements des terre-pleins contournant les formes. Il veillera particulièrement à ce que les cabinets d'aisances ne laissent rien à désirer sous le rapport de la tenue et de la propreté.

L'entretien comprendra les réparations de toute nature et, au besoin, les

améliorations que le fermier jugera utile d'apporter aux ouvrages existants.

Il fera peindre une fois l'an les appareils d'épuisement, les crics des vannes, les quatre bateaux-portes, sur toutes les faces, à l'intérieur et à l'extérieur, les garde-corps et les grilles de clôture, les plaques de recouvrement des divers orifices, les poteaux d'amarrage, les treuils et cabestans, et généralement tous les ouvrages métalliques; tous les deux ans, les enduits de plâtre à l'intérieur des bâtiments, les combles en charpente, les portes et fenêtres, les passerelles des trois bateaux-portes des formes de la Citadelle, les pals de clôture, et généralement tous les ouvrages en charpente ou en menuiserie dépendant de la concession.

Le fermier sera tenu, en outre, de faire passer les quatre bateaux-portes successivement dans l'une des formes de radoub, au cours des deuxième, cinquième et huitième années du bail, afin de gratter, réparer au besoin, et peindre la grille, les étambots et les fourrures des dits bateaux, le tout à ses frais.

MODIFICATION OU AUGMENTATION DU MATÉRIEL.

7. Tout projet de modification ou d'addition aux constructions et au matériel livrés au fermier devra être soumis à l'approbation préalable de l'administration.

La demande d'autorisation sera appuyée de dessins, d'un devis descriptif et estimatif, et de tous les renseignements nécessaires à la parfaite appréciation du travail projeté.

MISE EN JOUISSANCE.

8. Au moment de la mise en jouissance, il sera dressé, contradictoirement, un état descriptif et estimatif des bateaux-portes, des appareils d'épuisement et généralement de tout le matériel remis au fermier.

REPRISE DU MATÉRIEL.

9. A l'expiration du bail, on estimera de nouveau le matériel; le fermier sera tenu de payer à l'État la moins-value qui viendrait à être constatée, quelle qu'en soit la cause, lors même qu'elle proviendrait uniquement de l'usage; réciproquement, il lui sera tenu compte par l'adjudicataire entrant ou par l'État de la plus-value du matériel, s'il y a lieu.

CHAPITRE II.

TARIF ET MODE D'EXPLOITATION.

TARIF.

10. Le fermier est autorisé à percevoir sur tous les navires à voiles ou à vapeur qui feront usage des bassins de radoub, sans distinction de pavillon, les taxes ci-après indiquées :

NUMÉROS d'ordre.	DÉSIGNATION.	TAXES ou prix.	OBSERVATIONS.
	TAXES D'OCCUPATION DES FORMES.	«	
	Au-dessous de et jusqu'à 300 tonneaux :		I. Les jours, de vingt-quatre heures chacun, expireront à minuit. Toutefois, le premier et le dernier jour seront comptés comme jours entiers, quelle que soit l'heure à laquelle ait lieu l'entrée du navire dans la forme ou sa sortie.
1	Le premier jour.	200f,00	
2	Chaque jour suivant.	50,00	
	Au-dessus de 300 tonneaux, quel que soit le tonnage :		II. Les taxes seront payées d'après le tonnage total du navire, sans déduction, dans le cas des steamers, de l'espace occupé par la machine à vapeur et les soutes à charbon.
	Le premier jour :		
3	Pour les 300 premiers tonneaux. .	200,00	
4	Pour chaque tonneau en sus de 300.	0,20	III. La préparation du ber ou des tins spéciaux sera au compte de l'armement.
	Chaque jour suivant :		IV. Les halages des navires, à l'entrée et à la sortie des formes, seront au compte de l'armement.
5	Pour les 300 premiers tonneaux. .	50,00	
6	Pour chaque tonneau en sus de 300.	0,10	
	Assèchement de l'une quelconque des trois formes de la Citadelle pour la préparation d'un ber ou de tins spéciaux :		V. Le fermier désignera, d'après les dimensions de la coque, celle des quatre formes dans laquelle le navire à réparer devra être placé.
7	Le premier jour.	150,00	
8	Chaque jour suivant.	30,00	
	Assèchement de la forme du bassin de l'Eure pour la préparation d'un ber ou de tins spéciaux :		VI. Le fermier ne pourra échouer à la fois, dans la même forme, deux ou plusieurs navires sans l'assentiment écrit des capitaines ou armateurs. Dans ce cas, les taxes à payer s'établiront comme pour un navire d'un tonnage égal à la somme de leurs tonnages, tout navire de moins de 300 tonneaux étant d'ailleurs compté comme s'il avait cette jauge.
9	Le premier jour.	500,00	
10	Chaque jour suivant.	120,00	
	LOCATIONS ET OPÉRATIONS DIVERSES.		
11	Déplacement, sur la demande du capitaine, d'épontilles, espars ou étais, afin de faciliter les réparations du navire, par chaque pièce déplacée et replacée, suivant les dimensions de la pièce.	De 0f,50 à 3f	VII. Tous les objets donnés en location seront solidement établis et constamment entretenus en bon état. Le fermier sera responsable de la réparation des accidents que l'inexécution de cette prescription pourrait occasionner.
12	Recepages d'épontilles, espars ou étais nécessités par l'accorage du navire, suivant détérioration et par pièce.	De 1f à 3f	VIII. Les transport, descente, moulage et installation des chemins, chevalets et planches seront au compte de l'armement, qui sera de plus responsable, vis-à-vis du fermier, des détériorations causées à ce matériel.
	Location de chemins d'accès aux navires :		
13	Pour l'une quelconque des formes de la Citadelle et par jour. . . .	2f,00	IX. Lorsque les réparations des navires seront terminées, et avant d'in-

NUMÉROS d'ordre.	DÉSIGNATION.	TAXES ou prix.	OBSERVATIONS.
14	Pour la forme du bassin de l'Eure et par jour.	5f.00	troduire l'eau dans la forme, il sera procédé par l'armement à l'enlèvement des débris et des déchets de toute nature provenant de la coque et répandus sur le radier et les banquettes des formes.
	Location de chevalets pour échafaudages :		
15	Au-dessous de et jusqu'à 3 mètres de hauteur et par jour.	0,50	
16	De 3 à 4 mètres de hauteur et par jour.	1,00	
17	De 4 à 5 mètres de hauteur et par jour.	2,00	
18	De 5 à 6 mètres de hauteur et par jour.	3,00	
19	Au-dessus de 6 mètres de hauteur et par jour.	4,00	
	Location de planches d'échafaudages :		
20	Au-dessous de 5 mètres de longueur et par jour.	0,10	
21	Au-dessus de 5 mètres de longueur et par jour.	0,20	

OBLIGATIONS DU FERMIER.

11. Moyennant les taxes fixées au tarif précédent, le fermier sera tenu de manœuvrer les bateaux-portes, d'accorer et désaccorer les navires, de mettre et d'entretenir constamment les formes à sec, de balayer chaque jour, et de tenir en parfait état de propreté les rigoles, tins, radiers, banquettes, escaliers et glissoires des formes, ainsi que les terre-pleins pavés et empierrés qui les entourent.

Il sera responsable vis-à-vis des armateurs ou capitaines, les cas de force majeure étant toutefois réservés, mais sans recours envers l'État, des pertes et avaries occasionnées à l'armement par retards d'épuisement, insuffisance de moyens ou défaut d'étayement.

RÉPARATION DES NAVIRES.

12. Les armateurs ou capitaines pourront faire exécuter les réparations de leurs navires par qui bon leur semblera.

ORDRE D'ADMISSION DANS LES FORMES.

13. Les navires à voiles ou à vapeur seront admis dans les formes suivant l'ordre des demandes qui en auront été faites, sauf toutefois les exceptions ci-après stipulées au § 6 du présent article.

Pour assurer l'exécution de cette clause, il sera ouvert au bureau du fermier, dans l'enceinte de l'établissement de radoub de la Citadelle, un registre

à souche sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre et à la date des demandes.

Toute demande d'admission aux bassins sera accompagnée du versement, entre les mains du fermier, à titre d'arrhes, d'une somme égale à la moitié de la taxe qui, d'après le tarif, serait due pour la première journée de séjour dans la forme. En échange de ce versement, il sera délivré un reçu, extrait du registre à souche, portant indication de la date et du numéro d'ordre de l'inscription.

Les arrhes et le tour d'inscription seront perdus si le navire n'est pas prêt à entrer dans la forme quand le moment en sera venu, à moins toutefois que le navire en retard puisse se substituer le bâtiment inscrit immédiatement après lui.

Le registre d'inscription des demandes sera communiqué, sans déplacement, à toute personne intéressée à le consulter.

Les différents services de l'État, les navires coulant bas d'eau et les steamers affectés au service d'une ligne transatlantique française ou étrangère régulièrement attachée à la navigation du port du Havre, jouiront d'un tour de faveur, quel que soit l'ordre de leur demande d'admission aux bassins.

Sont réservés, toutefois, les cas d'urgence, dont l'appréciation appartiendra, d'abord au capitaine de port, puis, en dernier ressort, au directeur des mouvements du port lorsqu'il s'agira de bâtiments de guerre, et aux ingénieurs des ponts et chaussées pour les autres cas.

Ne seront d'ailleurs admis à s'inscrire que les navires entrés au port.

CHAPITRE III.

CONDITIONS PARTICULIÈRES.

RÈGLEMENT DE POLICE DU PORT.

14. Le fermier sera soumis au règlement de police du port et à l'autorité des officiers de port, notamment en ce qui concerne les mouvements des navires, à l'entrée et à la sortie des formes, les chauffages et fumigations des navires et le balayage des terre-pleins attenant aux formes.

CAUTIONNEMENT.

15. Pour garantir l'exécution des clauses du présent cahier des charges, le fermier fournira, en espèces ou en rentes libérées sur l'État, un cautionnement de 20.000 francs.

ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE.

16. Le fermier sera tenu d'assurer contre l'incendie tous les bâtiments et tout le matériel d'exploitation.

FRAIS D'ADJUDICATION.

17. Le fermier payera comptant, sur un état dressé par le préfet de la Seine-Inférieure, les frais d'affiches, de publication, de timbre, d'expédition du cahier des charges et du procès-verbal d'adjudication, ainsi que le droit d'enregistrement.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
chargé de l'intérim du ministère des travaux publics,
Signé E. Teisserenc de Bort.

(N° 56)

[15 août 1872.]

Port des Sables (Vendée). — Affectation de terrain pour le service de l'éclairage.

Est affectée au département des travaux publics, pour le service de l'éclairage du port des Sables (Vendée), la parcelle de terrain domanial de 2.164 mètres située au lieu dit *la Dune-des-Moulins*, la dite parcelle désignée par une teinte rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 57)

[15 août 1872.]

Prise de possession de terrains (Pas-de-Calais). — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession des parcelles de terrains non bâties à occuper pour l'établissement de la partie du chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer comprise entre Herdigneul et Vizernes (Pas-de-Calais).

(N° 58)

[15 août 1872.]

Canal d'irrigation de Guillestre. — Déclaration d'utilité publique. — Association syndicale.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal d'irrigation à dériver du torrent de Beillac et s'étendant sur les territoires des communes de Beillac et de Guillestre (Hautes-Alpes).

Pour l'exécution de ces travaux, les propriétaires arrosants, réunis en association syndicale, dite *du canal des Guillestre*, autorisée par arrêté prefectoral du 4 mai 1870, sont substitués aux droits que l'administration tient de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 59)

[19 août 1872.]

Prise de possession de terrains (Calvados).—Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession des parcelles de terrains non bâties à occuper pour l'emplacement du chemin de fer d'intérêt local d'Orbec à Lizieux, aux territoires des communes de Mesnil-Guillaume, Glos, Saint-Jacques et Beuvillers (Calvados).

(N° 60)

[27 août 1872.]

Distribution d'eau. — Saint-Florent (Corse). — Déclaration d'utilité publique.

Les travaux destinés à amener et distribuer dans la ville de Saint-Florent une partie des eaux de la source de Fontanetto, située sur le territoire de Barbaggio (Corse), sont déclarés d'utilité publique.

(N° 61)

[2 septembre 1872.]

Prise de possession de terrains (Marne). — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne, de cinq parcelles de terrains non bâties, sises aux territoires des communes de Coolus et de Compertrix (Marne), les dites parcelles désignées sur un plan et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret.

(N° 62)

[3 octobre 1872.]

Chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. — Annulation de concession.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 17 janvier 1867, approuvant la convention passée, le même jour, avec une compagnie particulière représentée par les sieurs Graux (Clément) et Descamps (Charles), la

dite convention portant concession à cette compagnie du chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais;

Vu le certificat, en date du 8 janvier 1867, constatant le versement fait par la dite compagnie, à la caisse des dépôts et consignations, d'une somme de 12.000 francs, à titre de cautionnement;

Vu la loi du 22 mai 1869, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Saint-Omer à Berguette et rendu définitive la concession qui avait été faite à titre éventuel à la compagnie du Nord-Est de cette ligne par la convention approuvée par décret du 22 mai 1869; ensemble le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu le traité passé, le 5 janvier 1870, entre la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais et la compagnie du Nord-Est;

Vu la demande en annulation de concession et en restitution de cautionnement présentée, le 4 juin 1872, par les sieurs Graux et Descamps, au nom de la compagnie du chemin de fer d'embranchement d'Aire à la ligne des houillères;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. Est et demeure annulée la concession du chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais, qui a été accordée à la compagnie représentée par les sieurs Graux (Clément) et Deschamps (Charles) par le décret susvisé du 17 janvier 1867.

2. La somme ci-dessus de 12.000 francs, versée à titre de cautionnement à la caisse des dépôts et consignations par la compagnie concessionnaire du dit chemin de fer, lui sera restituée.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 63)

[3 octobre 1872.]

Chemin de fer de Perpignan à Prades. — Prorogation du délai d'exécution.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 6 mai 1863 et les décrets des 18 juin et 29 août suivants, relatifs au chemin de fer de Perpignan à Prades;

Vu le cahier des charges annexé au décret du 18 juin 1863, et notamment l'article 2, lequel est ainsi conçu :

« Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, « à dater du décret de concession.

« Ils devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir « de la même date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier « délai le chemin de fer soit en exploitation dans toute son « étendue; »

Vu le décret du 14 juin 1870, portant prorogation du délai d'exécution du chemin de fer de Perpignan à Prades;

Vu la lettre du préfet des Pyrénées-Orientales du 27 mai 1872, et le rapport des ingénieurs du contrôle, des 21 et 23 du même mois;

Vu la demande présentée par la compagnie du chemin de fer de Perpignan à Prades, le 25 juillet dernier, à l'effet d'obtenir qu'un nouveau délai lui soit accordé pour l'achèvement de ses travaux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Un nouveau délai, expirant le 1er mars 1873, est accordé à la compagnie du chemin de fer de Perpignan à Prades pour l'achèvement des travaux de ce chemin.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 64)

[17 octobre 1872.]

Exercice 1872. — *Report de crédits.*

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 25 mars dernier, portant allocation des crédits généraux affectés pour l'exercice 1872 au ministère des travaux publics;

Vu la loi du 30 du même mois, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses, exercice 1872;

Vu la loi du 1er août 1868, relative à un emprunt de 429 millions

de francs, qui ouvre, sur les exercices 1868 et 1869, au ministère des travaux publics (fonds du dit emprunt), des crédits s'élevant ensemble à 83.419.646 francs;

Vu les décrets des 31 janvier et 10 octobre 1870, portant report à l'exercice 1870 des portions des dits crédits non employés en 1868 et 1869, lesquelles s'élèvent, savoir :

	francs.
Pour l'exercice 1868, à	3.643.322,49
Pour l'exercice 1869, à	2.000.000,00
Ensemble	5.643.322,49

Vu l'article 4 de la dite loi du 1er août 1868, ainsi conçu :

« Les crédits ouverts sur les ressources créées par la présente « loi, non employés en clôture d'exercice, seront reportés par « décret à l'exercice suivant, avec leur affectation spéciale et la « ressource y afférente; »

Vu les comptes définitifs des dépenses de l'exercice 1870, desquels il résulte que, sur les 5.643.322f,49 ci-dessus reportés à cet exercice, il reste disponible une somme de 3.893.313f,09, répartie sur les chapitres ci-après :

	francs.
Chap. 1er. Rivières	2.069,24
Chap. II. Canaux	2.198.500,00
Chap. III. Ports maritimes	349.274,19
Chap. IV. Inondations	258.423,93
Chap. V. Amélioration agricole	1.085.045,73
Somme pareille	3.893.313,09

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 3 octobre courant,

Décrète :

Art. 1er. Est reportée à l'exercice 1872 (*Budget du ministère des travaux publics, fonds spécial de l'emprunt*) une somme de 3.893.313f,09, répartie ainsi qu'il suit :

	francs.
Chap. 1er. Rivières	2.069,24
Chap. II. Canaux	2.198.500,00
Chap. III. Ports maritimes	349.274,19
Chap. IV. Inondations	258.423,93
Chap. V. Amélioration agricole	1.085.045,73
Somme pareille	3.893.313,09

2. Les crédits des chapitres correspondants du budget spécial de l'emprunt (ministère des travaux publics, exercice 1870), sont réduits de pareille somme, répartie entre les divers chapitres conformément aux indications qui précèdent.

3. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article 1er du présent décret au moyen des ressources déterminées par les articles 1er et 2 de la loi précitée du 1er août 1868.

4. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 65)

[18 octobre 1872.]

Approbation de tarif. — Bac de Proulieu, sur le Rhône (Ain).

ART. 1er Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Proulieu, sur le Rhône (Ain).

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Proulieu, sur le Rhône.

	fr.
Art. 1er. 1° Une personne à pied, non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes et au-dessous, 0f,10, ci.	0,10
2° Le batelier ne pourra être contraint de passer une personne isolément sans attendre le laps de temps prescrit d'une demi-heure, qu'autant qu'elle lui assurerait une recette d'au moins 0f,60, et, dans ce cas, il emploiera un bateau ou un batelet, à sa volonté, ci.	0,60
3° Denrées ou marchandises embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes, 0f,10, ci.	0,10
4° Par chaque myriagramme excédant, 0f,04, ci.	0,04
Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.	
5° Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, 0f,25, ci. . . .	0,25
6° Un cheval ou mulet chargé, 0f,15, ci.	0,15
7° Un cheval ou mulet non chargé, 0f,10.	0,10
8° Un âne ou une ânesse chargé, 0f,10, ci.	0,10
9° Un âne ou une ânesse non chargé, 0f,06, ci	0,06
10° Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, 0f,08, ci.	0,08

	fr.
11° Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, 0f,12, ci.	0,12
12° Par veau ou porc, 0f,05. ci.	0,05
13° Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons, 0f,03, ci.	0,03
14° Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.	
15° Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.	
16° Les conducteurs des animaux désignés aux nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 payeront chacun 0f,06, ci.	0,06
17° S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint de passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs ou autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront une recette d'au moins 0f,75, ci.	0,75
18° Voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou litière à deux chevaux, conducteur compris, 0f,50, ci.	0,50
19° Voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, conducteur compris, 1f,20, ci.	1,20
20° Voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris, 0f,70, ci.	0,70
21° Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.	
22° Une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, ou de deux bœufs, conducteur compris, 0f,60, ci.	0,60
23° Une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, ou de quatre bœufs, conducteur compris, 1 franc. ci.	1,00
24° Une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, ou de six bœufs, conducteur compris, 1f,50, ci.	1,50
25° Une charrette à vide, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris, 0,35, ci.	0,35
26° Une charrette chargée, employée au transport des engrais, des récoltes, attelée d'un cheval ou mulet, de deux bœufs ou vaches, conducteur compris, 0f,35, ci.	0,35
27° La même à vide, attelée d'un cheval ou mulet, de deux bœufs ou vaches, conducteur compris, 0f,25, ci.	0,25
28° Une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, conducteur compris, 0f,25, ci.	0,25
29° Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, un cheval ou un mulet et le conducteur, 0f,65, ci.	0,65
30° Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, deux chevaux ou mulets et le conducteur, 1f,20, ci.	1,20
31° Le même, trois chevaux ou mulets et le conducteur, 1f,80, ci.	1,80
32° Le même, à vide, un cheval ou un mulet et le conducteur, 0,40, ci.	0,40
33° Il sera payé par chaque cheval, mulet, bœuf ou vache, âne ou	

bacs excédant les nombres indiqués ci-dessus, comme pour les mêmes animaux non chargés.

34° Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément que lorsque le conducteur lui assurera une recette d'au moins 1f,10, ci. 1,10

35° Le payement du droit sera double lorsque les eaux atteindront la hauteur de 3 mètres au-dessus de l'étiage.

Le passage sera interdit quand la rivière charriera des glaçons, dans les temps de débâcle, et lorsque les eaux atteindront la hauteur de 4 mètres au-dessus de l'étiage.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

2. Exemptions des droits de péage (V. bac de Quillebœuf, *Annales des ponts et chaussées*, 5e série, t. II. 1872, p. 64).

3. Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps, qui sera d'une heure pour les bacs et d'une demi-heure pour les passe-cheval et pour les batelets.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignées à l'article 2.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre ce laps de temps payera le droit fixé dans ce cas par le tarif.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignées à l'article 2.

(N° 66)

[25 octobre 1872.]

Gouvernement civil de l'Algérie. — Ouverture de crédits supplémentaires.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est accordé au ministre de l'intérieur, sur l'exercice courant, au delà des crédits ouverts par la loi du 28 mars 1872, des crédits supplémentaires applicables au gouvernement général civil de l'Algérie et s'élevant à la somme de 309.692f,51.

2. Ces crédits sont répartis ainsi qu'il suit :

. . . .

Le chapitre XII *bis* (*Travaux publics. — Service extraordinaire*) est augmenté d'une somme de 125.588f,51.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie*.

CIRCULAIRES.

(N° 67)

[10 mars 1873.]

Employés secondaires des ponts et chaussées. — Engagements volontaires d'un an.

CIRCULAIRE N° 1.

Monsieur le préfet, un certain nombre de jeunes employés secondaires des ponts et chaussées qui n'ont pas encore satisfait au tirage au sort m'ont exprimé l'intention de contracter un engagement conditionnel d'un an, conformément aux dispositions de la loi du 27 juillet 1872.

L'administration, monsieur le Préfet, est disposée à donner à ces jeunes gens toutes les facilités compatibles avec la bonne marche du service; j'ai décidé en conséquence qu'un congé d'un an sans traitement sera accordé à ceux d'entre eux qui en feront la demande, et que leur emploi leur sera conservé durant leur absence. MM. les ingénieurs en chef devront m'adresser par votre intermédiaire des propositions ayant pour objet de remplacer, s'il y a lieu, ces employés par des agents temporaires.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé DE FOURTOU.

(N° 68)

PERSONNEL.

Décembre 1872, Février et Mars 1873.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Les décrets du 31 décembre 1872 et du 23 janvier 1873, qui nomment chevaliers de la Légion d'honneur MM. les ingénieurs ordinaires Étienne et Picard, ont été rendus sur la proposition de M. le ministre de la guerre.

2° NOMINATIONS.

Décret du 8 février 1873.

M. Aucour, ingénieur en chef de 1re classe, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, prendra le titre d'inspecteur général honoraire.

3° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

7 *décembre* 1872. — M. Évrard, ingénieur en chef, chargé des études des chemins de fer de Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire, d'Avallon à Autun, etc., sera chargé en outre des études d'une ligne dirigée de Pouillenay ou de Marigny-le-Cahouet sur Autun, et se raccordant à Épinac avec l'embranchement de Santenay à Autun.

30 *janvier* 1873. — M. Krafft, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de la Haute-Marne, du service de l'arrondissement du Sud, et attaché aux études d'une voie navigable destinée à relier le canal de la Haute-Marne à la Saône, sera attaché en outre au contrôle des travaux de l'embranchement dirigé du chemin de fer de Blesmes à Gray, sur la ville de Langres.

8 *février*. — M. Tastu-Collet, ingénieur en chef, est nommé administrateur du séquestre du chemin de fer de Perpignan à Prades.

22 *février*. — M. Hanric, conducteur principal, faisant fonctions

d'ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement de Sétif, et remis à la disposition du ministre des travaux publics par le gouverneur général de l'Algérie, sera chargé du service de l'arrondissement de Rodez (Aveyron), en remplacement de M. de Vialar.

24 *février* 1873. — M. Massé, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Semur (Côte-d'Or), sera attaché en outre aux études d'un chemin de fer dirigé de Pouillenay ou de Marigny-le-Cahouet sur Autun, et se raccordant à Épinac avec l'embranchement de Santenay à Autun.

Idem. — M. Pocard-Kerviler, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Est dans le département des Côtes-du-Nord, sera chargé dans le département de la Loire-Inférieure du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, et attaché en outre au service des ports maritimes, au contrôle des travaux et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Cronier, mis, sur sa demande, en congé illimité.

27 *février*. — Le service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, actuellement divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en trois arrondissements, savoir :

1ᵉʳ *arrondissement*. — De l'enceinte fortifiée de Paris, en aval du viaduc du Point-du-Jour à la borne kilométrique 33, barrage de Suresnes. M. Pesson, ingénieur ordinaire à Paris.

2ᵉ *arrondissement*. — De la borne kilométrique 33 à la borne 95 ; barrages de Bougival, d'Andresy et de Meulan. M. Foulard, ingénieur ordinaire à Paris.

3ᵉ *arrondissement*. — De la borne 95 au pont de Brouilly, près Rouen ; barrages de Villez, de la Garenne, de Poses et de Martot. M. Duval, ingénieur ordinaire à Vernon.

Idem. — M. Maréchal, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département du Cher, sera chargé du service du canal de Berry, en remplacement de M. Asselin, qui a reçu une autre destination.

Idem. — M. Regnard, ingénieur en chef, chargé du contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Amiens à Dijon (partie comprise entre Amiens et Romilly), sera chargé du service ordinaire du département du Cher, en remplacement de M. Maréchal.

Idem. — M. Kuss, ingénieur en chef en congé, sera chargé du contrôle et des études du chemin de fer d'Amiens à Dijon (partie comprise entre Amiens et Romilly), en remplacement de M. Regnard. Il résidera à Compiègne.

Idem. — M. Antoine, ingénieur ordinaire, chargé du service de

l'arrondissement de Lons-le-Saulnier (Jura), sera chargé du service ordinaire de ce département, en remplacement de M. Boris, admis à la retraite. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

28 *février* 1873. — Le service des ponts et chaussées dans le département des Côtes-du-Nord, actuellement divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en trois arrondissements, savoir :

Arrondissement de Guingamp. — M. Adam, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

Arrondissement de Dinan. — M. Gauthier, conducteur, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

Service maritime du littoral. — M. de la Tribonnière, ingénieur ordinaire à Saint-Brieuc.

3 *mars.* — M. Salley, conducteur de 1[re] classe, attaché au service des ports maritimes de la Loire-Inférieure, sera chargé du service de l'arrondissement de Vitré-Fougères (Ille-et-Vilaine), en remplacement de M. de Genouillac, mis, sur sa demande, en congé illimité. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Duméril, ingénieur en chef, chargé du contrôle des travaux de diverses lignes du réseau de l'Est, réunira à ses attributions le contrôle de la construction du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lès-Bondy.

4° DISPONIBILITÉS.

15 *mars.* — M. Grissot de Passy, ingénieur en chef en congé, est mis en disponibilité avec les trois cinquièmes de son traitement.

5° RETRAITES.

		Date d'exécution.
8 fév. 1873.	M. Aucour, ingénieur en chef de 1[re] classe.	1[er] mai 1873.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Jullien, inspecteur général en retraite.	22 mars 1873.
M. Chevallier, inspecteur général.	23 mars.
M. Poirée, inspecteur général en retraite.	30 mars.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires dont les noms suivent :

26 *février* 1873. — M. Guérin, attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. Lacrouts, attaché au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. d'Anglade, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

28 *février*. — M. Vallée, attaché au service ordinaire du département de la Manche.

Idem. — M. Enquebec, attaché au service ordinaire du département de la Manche.

Idem. — M. Baumann, attaché au service maritime des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Viollier, attaché au service ordinaire de la Haute-Savoie.

Idem. — M. Vidonne, attaché au service ordinaire de la Haute-Savoie.

Idem. — M. Roseron, attaché au service maritime des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. Yvenec, attaché au service maritime du Finistère.

Idem. — M. Gatien, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne.

Idem. — M. Régnard, attaché, dans le département de la Seine, à la navigation de la Seine (2e section).

Idem. — M. Dayras, attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

Idem. — M. Jankowski, attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

Idem. — M. Picault, attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

Idem. — M. Laureaux, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. Galliot, attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Auxerre à Nevers.

Idem. — M. Piot, attaché, dans le département de la Marne, à la navigation de la Marne (1re section).

Idem. — M. Grisolle, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. Féraud, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. Dornier, attaché au service maritime du Finistère.

Idem. — M. Romey, attaché, dans le département du Morbihan, au canal de Nantes à Brest.

26 *février* 1873. — M. Walle, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, à la construction du chemin de fer d'Arras à Étaples.

4 *mars*. — M. Ronce, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

8 *mars*. — M. Brunet, attaché au service ordinaire du département de la Drôme.

10 *mars*. — M, Veyrière, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — Pruchon, attaché au service ordinaire du département de la Creuse.

14 *mars*. — M. Dureux, attaché au service du canal de Bourgogne dans le département de la Côte-d'Or.

24 *mars*. — M. le Berre, attaché au service ordinaire du Finistère.

26 *mars*. — M. Schmitt, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, à la construction du chemin de fer de Toulouse à Auch.

Idem. — M. Cornot, attaché au service ordinaire de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. Cadin, attaché au service ordinaire des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. Grégoire, attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

Idem. — M. Delevaque, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Longis, attaché au service ordinaire des Ardennes.

Idem. — M. Portanier, attaché au service ordinaire de la Lozère.

Idem. — M. Perronne, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Poux, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Dagron, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. — M. Sauvat, attaché au service de la navigation de l'Yonne, dans le département de l'Yonne.

Idem. — M. Leyrit, attaché au service ordinaire de la Corrèze.

Idem. — M. Fitge, attaché au service ordinaire des Hautes-Pyrénées.

Idem. — M. Metge, attaché au service de la navigation du Rhône, dans le département de Vaucluse.

Idem. — M. Vermeillet, attaché au service ordinaire du Jura.

Idem. — M. Plicy, attaché, dans le département de la Meuse, au service des baraquements.

Idem. — M. Hédin, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

26 *mars* 1873. — M. Fontagné, attaché au service ordinaire des Landes.

Idem. — M. Desalle, attaché au service ordinaire de la Haute-Marne.

Idem. — M. Luech, attaché au service ordinaire du Cantal.

Idem. — M. Lisse, attaché au service maritime du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Robert, attaché au service ordinaire de la Haute-Saône.

Idem. — M. le Bollay, attaché au service ordinaire de la Vendée.

Idem. — M. Traxler, attaché au service ordinaire de la Marne.

Idem. — M. Haeuw, attaché au service ordinaire du Nord.

Idem. — M. Alavaill, attaché au service ordinaire des Pyrénées-Orientales.

Idem. — M. Armand, attaché au service ordinaire de l'Aisne.

Idem. — M. Lecomte, attaché au service ordinaire de Maine-et-Loire.

2° MUTATIONS.

26 *février.* — M. Éthey, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire du Jura au service hydraulique du département du Doubs.

Idem. — M. Bernhardt, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du département de la Haute-Marne, passe au service de la navigation de la Marne (1re section), dans le même département.

28 *février.* — M. Petit, conducteur de 2e classe, en Algérie, est autorisée à prendre la direction des travaux municipaux de la ville de Constantine. (Il sera considéré comme étant en service détaché.)

4 *mars.* — M. Ballet, conducteur de 2e classe, au service du canal du Rhône au Rhin, passe du territoire de Belfort dans le département du Doubs.

Idem. — M. Houbre, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle, passe au service municipal de la ville de Nancy. (Il sera considéré comme étant en service détaché.)

6 *mars.* — M. Baqué, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire des Basses-Pyrénées au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Raous, conducteur auxiliaire, attaché, dans le département de la Lozère, au contrôle des travaux du chemin de fer de Brioude à Alais, passe au service ordinaire de l'Hérault.

10 *mars.* — M. Routa, conducteur de 3e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est élevé à la 2e classe de son grade et attaché au service de la navigation de la Meuse, dans le département des Ardennes.

Idem. — M. Mulet, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire des Ardennes au service de la canalisation de la Meuse, dans le même département.

10 *mars* 1873. — M. Demirement, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire de Meurthe-et-Moselle au service ordinaire du département des Ardennes.

Idem. — M. Cœuret, conducteur de 2e classe, passe du service ordinaire des Côtes-du-Nord, au service vicinal du même département. (Il sera considéré comme étant en service détaché.)

13 *mars.* — M. Roussette, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service de la construction du chemin de fer d'Arras à Étaples.

14 *mars.* — M. Kirby, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section).

Idem. — M. Monsel, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe au service du secrétariat général des ponts et chaussées (administration centrale).

15 *mars.* — M. Captier, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Loire (2e section), passe du département de Saône-et-Loire dans le département de l'Allier.

17 *mars.* — M. Maurin, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du département de l'Indre au contrôle des travaux des chemins de fer des Charentes, dans le département de la Vienne.

21 *mars.* — M. Genevée, conducteur de 4e classe, en retrait d'emploi, est attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

3° CONGÉS.

24 *février.* — M. Calliat, conducteur de 4e classe en Algérie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

8 *mars.* — M. Dureuil, conducteur de 3e classe, au service ordinaire de Saône-et-Loire, est mis, sur sa demande, en congé pendant un an.

14 *mars.* — M. Dubois, conducteur de 3e classe en Algérie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Ginter, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Haute-Marne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

4° DISPONIBILITÉS.

14 *mars.* — M. Antheaume, conducteur de 2e classe, au service ordinaire des Côtes-du-Nord.

15 *mars.* — M. Provost-Duhamel, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au canal de Nantes à Brest.

5° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
24 fév. 1873.	M. Leclerc, conducteur de 2° cl., au service ordinaire du dépar- de la Vienne.	1er mars 1873.
Idem.	M. Rousseau, conducteur de 2° cl., au service ordinaire de Seine-et-Marne. . . . . (M. Rousseau est nommé conducteur principal honoraire).	1er avril.
26 février.	M. Sorbets, conducteur de 1re cl., au service ordinaire du Gers. .	Idem.
7 mars.	M. Vat, conducteur de 2° cl., au service de la navigation de la Meuse, dans le département des Ardennes.	1er mars.
14 mars.	M. Suchet, conducteur de 1re cl., au service ordinaire du département de l'Yonne.	1er mai.
Idem.	M. Smorczewski, conducteur de 2° cl., au service ordinaire du département de l'Yonne. . . .	Idem.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Millot, conducteur de 2e classe, en disponibilité.	sept. 1870.
M. Page (Adolphe), conducteur de 3° classe, en Algérie.	23 août 1872.
M. Villette, conducteur auxiliaire, au service maritime du département de la Gironde.	14 février 1873.
M. Ernult, conducteur au service ordinaire de Maine-et-Loire.	28 février.
M. Faivre, conducteur de 2° classe, au service ordinaire du département du Doubs.	février.
M. Williams, conducteur de 2° classe, au service de la navigation de la Loire, dans le département de Saône-et-Loire.	28 février.
M. Decressin, conducteur de 2° classe, au service vicinal du département de la Seine.	14 mars.
M. Debats, conducteur de 4° classe, en congé illimité.	mars.

L'Éditeur Gérant, Dunod.-Paris. 1733. Imp. Arnous de Rivière et C°, r. Racine, 26.

(N° 69)

[21 novembre 1872.]

Ville de Paris. — Ouverture d'une rue entre le boulevard Voltaire et la place de la Réunion. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la délibération prise par le conseil municipal de Paris, le 12 juin 1872;

Le plan d'alignement;

Les rapports du préfet de la Seine et les autres pièces de l'affaire;

Le traité intervenu, le 14 novembre 1868, entre le préfet de la Seine et les sieurs *Colin* et *Watel;* le dit traité contenant notamment la disposition suivante : « On comprendra dans les expro« priations les terrains en dehors des alignements teintés jaune, « hachés sur le plan ci-annexé, sous la réserve des droits des ri« verains; »

La déclaration interprétative du 26 octobre 1872, par laquelle les entrepreneurs expliquent que la disposition précitée doit être interprétée en ce sens que la ville de Paris n'entend prendre aucun engagement d'acquisition à l'égard des terrains dont il s'agit, mais qu'elle signifie, au contraire, que ce sont les entrepreneurs qui s'obligent, vis-à-vis de la ville, à acquérir, dans la limite des terrains teintés en jaune, les parties situées en dehors de l'alignement dont l'expropriation serait exigée, soit par les propriétaires, en vertu du droit que leur donne la loi du 3 mai 1841, soit par l'autorité supérieure, après l'accomplissement des formalités prescrites par le décret du 27 décembre 1858, en vertu de la faculté que lui confère l'article 2 du décret du 26 mars 1852, d'exproprier les parcelles sur lesquelles il ne serait pas possible d'élever des constructions salubres;

Les lois des 16 septembre 1807, 3 mai 1841, et l'ordonnance réglementaire du 23 août 1835;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique, dans la ville de Paris, l'ouverture d'une voie de 12 mètres de largeur entre le boule-

vard Voltaire et la place de la Réunion (vingtième arrondissement), suivant les alignements indiqués par des lisérés bleus sur le plan ci-annexé et conformément au nivellement indiqué sur le même plan.

En conséquence, le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par la voie d'expropriation, conformément à la loi du 3 mai 1841, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire.

2. Est approuvé dans ses clauses et conditions, telles qu'elles résultent tant du texte primitif que de la déclaration interprétative du 26 octobre 1872, le traité intervenu, le 14 novembre 1868, entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, et les sieurs *Colin* et *Watel* et d'après lequel ces derniers se sont engagés notamment à payer toutes les indemnités foncières et locatives pouvant résulter de l'ouverture de la voie projetée, ainsi que les travaux d'appropriation de cette voie publique, moyennant une subvention à forfait de 1.950.000 francs à acquitter par la ville de Paris.

La dite subvention sera payée au moyen des crédits ouverts ou à ouvrir aux budgets de la ville de Paris (exercices 1872, 1873, 1874 et 1875).

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 70)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 1er, 29 juin et 27 juillet 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	francs.
Projet de modification des voies de la gare de Langon, présenté le 1er mai 1872, avec détail estimatif montant à.	4.653,60
Projet d'installation d'une nouvelle chaudière d'alimentation à la gare d'Agde, présenté le 16 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	5.730,36

RÉSEAU.

Projet de substitution de barrières métalliques roulantes à des barrières tournantes en bois, présenté le 11 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	225.422,40
Ensemble.	235.806,36

La dépense, montant à 235.806f,36, sera imputée sur les 30 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 71)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française ;

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu, etc. ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a

été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 15 juin et 13 juillet 1872;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	francs.
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la gare de Toulouse, présenté le 8 avril 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	4.269,68
Projet d'établissement d'une halle métallique sur toute la longueur du bâtiment des voyageurs de la gare de Narbonne (côté de la voie), présenté le 27 mai 1870, avec détail estimatif montant à.	276.236,80
Ensemble.	280.506,48

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs mentionnés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 72)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 15 juillet et 22 août 1872;

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'extension des voies ferrées établies sur les quais du port de Caen, conformément au projet présenté par la compagnie le 12 mars 1872, avec détail estimatif montant à 275.000 francs.

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 73)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 8 janvier, 18 mars et 22 août 1872 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A RENNES.

	francs.
Projet d'extension des ateliers de réparation de la gare de Rennes, présenté le 13 juillet 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	280.000

LIGNE DE MALAUNAY A DIEPPE.

Projet d'établissement de nouvelles voies ferrées sur les quais du

	francs.
bassin Bérigny, à Dieppe, présenté le 22 février, avec détail estimatif réglé à	52.500
Ensemble.	332.500

La dépense dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention du 1er juillet 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 74)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 22 mai, 19 et 26 juin 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement de nouvelles voies de débord à la gare de Sens, présenté par la compagnie le 23 février 1872, avec détail estimatif montant à.	89.051,20

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet d'agrandissement de la gare du Luc et du Canet, présenté par la compagnie le 5 avril 1872, avec détail estimatif montant à	francs. 55.300,00
Ensemble.	144.351,20

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 75)

[25 novembre 1872.]

Port de la Ciotat. — Autorisation accordée à la compagnie des Messageries maritimes d'ouvrir un chenal.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics :

Vu le décret du 8 mai 1869, portant modifications aux conditions et aux dispositions approuvées par le décret du 27 novembre 1864 pour la concession à la compagnie des messageries maritimes d'un bassin de radoub à établir au port de la Ciotat;

Vu la demande de la dite compagnie tendant à obtenir l'autorisation d'ouvrir, à travers le quai incliné prévu par l'article 5 du cahier des charges annexé au décret du 8 mai 1869 précité, un chenal pénétrant dans l'intérieur de la concession pour faciliter l'introduction des bois ou des corps lourds arrivant par mer;

Vu les pièces de l'enquête, et notamment l'avis de la commission d'enquête ;

Vu les rapports des ingénieurs;

Vu la lettre, en date du 13 août 1872, du préfet des Bouches-du-Rhône;

Vu l'avis, en date du 12 septembre 1872, du conseil général des ponts et chaussées;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. La compagnie des messageries maritimes, concessionnaire du bassin de radoub du port de la Ciotat et de ses annexes, en vertu des décrets des 27 novembre 1864 et 8 mai 1869, est autorisée à ouvrir un chenal à travers le quai incliné prévu par l'article 5 du cahier des charges annexé à ce dernier décret.

2. Le chenal sera établi à l'extrémité est du quai incliné, normalement à son arête, et la compagnie établira à ses frais, en travers de ce chenal, sur le bord sud du quai incliné, une passerelle mobile pour permettre aux piétons d'accéder du dit quai au môle vieux.

3. Seront applicables à la construction et à l'entretien de ce chenal les articles 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 du cahier des charges annexé au décret du 8 mai 1869.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 76)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien reseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Vu, etc.;

Sur le rapport du ministre des travaux publics :

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 19 et 26 juin 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un bâtiment définitif à la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges, présenté par la compagnie le 1er mars 1872, avec détail estimatif montant à.	francs. 47.376

LIGNE DE LYON A MARSEILLE.

Projet de construction d'un bâtiment de prise d'eau pour l'alimentation des machines dans les gares de Chasse et de Givors, présenté par la compagnie le 3 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	148.000

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Dôle, présenté par la compagnie le 4 mai 1872, avec détail estimatif montant à. .	11.000

LIGNE DE MORET A NEVERS.

Projet d'installation, sur le bord de la Loire, d'une prise d'eau destinée à l'alimentation de la gare de Sancerre, présenté par la compagnie le 3 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	142.000

LIGNE D'AUBAGNE A VALDONNE.

Projet d'agrandissement de la gare de Valdonne, présenté par la compagnie le 29 avril 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	161.500
Ensemble.	509.876

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 77)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à

faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 3 et 10 juillet 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES A MONTARGIS.

	francs.
Projet de divers travaux à exécuter à la gare des marchandises d'Évry, présenté le 3 mai 1872, avec détail estimatif montant à. .	31.360

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Melun, présenté le 4 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	86.240
Projet d'établissement d'une voie de garage à la gare de Pontanevaux, présenté le 25 mai 1872, avec détail estimatif montant à. . .	16.900

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'allongement et d'établissement de voies à la gare de Seyssel, présenté le 21 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	22.176

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'agrandissement de la gare de Vienne, présenté le 18 avril 1872, avec détail estimatif montant à	53.000
Ensemble.	209.676

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 78)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 juillet et 3 août 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet d'agrandissement des ateliers du matériel à Ermont et installation de trois machines à raboter les aiguilles, présenté le 24 avril 1872, avec détail estimatif montant à..	64.008
Projet d'établissement d'une sonnerie électrique au passage à niveau de la route nationale n° 1, présenté le 6 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	504
Projet de pose et d'allongement de voies à la gare de Paris, présenté le 4 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	6.720
Projet d'installation d'un hangar à la gare de Paris, présenté le 12 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	12.320

LIGNE DE CREIL A ERQUELINES.

Projet de construction d'une écurie à la gare de Chauny, présenté le 28 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	1.792
Projet d'établissement, sur la gauche de la gare de Tergnier, de nouvelles voies de triage et de formation des trains, présenté le 22 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	182.560
Projet d'établissement d'une voie de service à la station de Tergnier, présenté le 4 mai 1872, avec détail estimatif montant à	10.080

	francs.
Projet d'agrandissement d'une grue roulante à la gare de Tergnier, présenté le 27 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	3.360
Projet de construction, à la station d'Aulnoye, d'un logement destiné à l'inspecteur du district, présenté le 26 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	10.752
LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.	
Projet de remplacement de trois plaques tournantes à la station de Neufchâtel, présenté le 2 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	2.400
LIGNE DE CREIL A AMIENS.	
Projet de divers travaux à exécuter à la station de Liancourt, présenté le 12 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	1.120
LIGNE DE DOUAI A LILLE.	
Projet d'allongement du dortoir des conducteurs à la gare de Fives, présenté le 30 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	1.680
Projet d'établissement de vannes et de conduites d'eau dans la gare de Fives, présenté le 23 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	672
Ensemble.	297.968

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 79)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 29 mai et 10 juillet 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

	francs.
Projet de travaux destinés à compléter l'installation du service de la petite vitesse à la station de Rochy-Condé, présenté le 24 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	35.840

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement de trois voies nouvelles dans l'avant-gare de Boulogne, présenté le 2 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	47.354

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'établissement d'une voie de garage à la gare d'Aulnoye, présenté le 11 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	16.800

LIGNE DE MONS A HAUMONT.

Projet d'établissement de deux voies en impasse à la station de Feignies, présenté le 20 mars 1872, avec détail estimatif montant à. .	52.640
Ensemble.	152.634

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 80)

[25 novembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 29 mai et 10 juillet 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Saint-Denis, présenté le 7 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	198.576
LIGNE DE SOMAIN A BUSIGNY.	
Projet de pose de quatre voies de garage à établir à la gare de Cambrai, présenté le 3 mai 1872, avec détail estimatif montant à. . .	56.000
RÉSEAU.	
Projet de divers travaux à exécuter dans neuf stations, présenté le 11 mars 1872, avec détail estimatif montant à.	140.000
Ensemble.	394.576

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 81)

[25 novembre 1872.]

Exercice 1872. — *Ouverture de crédit.* — *Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville.*

Le Président de la République française,
Sur la proposition du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 400.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 82)

[4 décembre 1872.]

Exercice 1872. — *Ouverture de crédit.* — *Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville.*

Le Président de la République française,
Sur la proposition du ministre des travaux publics ;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 160.224f,48, pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 83)

[4 décembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 13 mars, 10 et 17 juillet et 14 août 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet d'agrandissement des bâtiments de l'ancien entrepôt *Hem* à la gare de la Chapelle, présenté le 3 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	50.400
Projet de modification des dispositions approuvées par décret du 8 avril 1872 pour l'établissement d'une prise d'eau à la gare de Survilliers, présenté le 1er mars 1872, avec détail estimatif supplémentaire montant à.	3.800

Projet d'établissement, à la gare de Creil, d'un quai destiné au chargement des faïences, présenté le 21 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	francs. 650

LIGNE DE CREIL A ERQUELINES.

Projet d'établissement, à la gare de Compiègne, de flotteurs *Vérité*, destinés à relier les réservoirs de cette gare avec la pompe à feu construite sur le bord de l'Oise, le dit projet présenté le 10 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	500

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet de construction d'une halle à marchandises à la station d'Auvers, présenté le 13 avril 1872, avec détail estimatif montant à.. .	11.200
Projet de nouvelles voies et d'un grand chantier à charbon à établir à la gare d'Amiens, présenté le 29 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	44.800
Nouveau projet d'agrandissement de la gare de Somain, présenté le 3 juin 1872, avec détail estimatif montant à..	854.560

LIGNE DE SOMAIN A BUSIGNY.

Projet de construction d'un nouveau bureau pour le service de la petite vitesse à la gare de Cambrai, présenté le 12 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	4.872

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Substitution d'un pont à l'épaule de 14 mètres à la plaque tournante qui dessert l'ancienne rotonde de Fives, présenté le 24 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	8.960

LIGNE DE LILLE A MOUSSERON.

Projets du réservoir d'eau et de cinq bornes-fontaines à établir à la gare de Roubaix, présentés les 15 janvier et 19 mars 1872, avec détails estimatifs montant à.	7.500
Ensemble.	987.242

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Est rapportée celle des dispositions du décret du 16 octobre 1871 qui approuve un projet d'agrandissement de la gare de Somain présenté le 12 juillet 1870, avec détail estimatif montant à 531.400 francs, et autorise l'imputation de cette dépense au compte de premier établissement des lignes de l'ancien réseau.

Est également rapportée celle des dispositions du décret du 8 avril 1872 qui approuve le projet d'établissement d'une prise d'eau dans la station de Survilliers présenté le 9 janvier 1872, avec détail estimatif montant à 1.500 francs, et autorise l'imputation de cette dépense au compte de premier établissement des lignes de l'ancien réseau.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 84)

[4 décembre 1872.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, etc.;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées des 17-31 juillet et 14 août 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants:

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement, à la gare de Pont-sur-Yonne, d'une prise d'eau dans la rivière de l'Yonne, présenté par la compagnie le 17 juin 1872, avec détail estimatif montant à	francs. 89.040

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement des voies de la gare de Moirans, présenté par la compagnie le 20 juillet 1872, avec détail estimatif montant à . .	5.000

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

	francs.
Projet d'agrandissement de la gare d'Oullins, présenté par la compagnie le 21 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	18.195

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet de construction d'un nouveau bâtiment pour bouillotte et lampisterie à la gare de Pontarlier, présenté par la compagnie le 8 mai 1872, avec détail estimatif montant à..	2.000
Ensemble.	114.235

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

2. Les travaux à exécuter dans la rivière d'Yonne sur les terrains affectés au domaine public et sur le chemin de grande communication n° 38, pour l'établissement de la prise d'eau de Pont-sur-Yonne, ne pourront être entrepris qu'avec l'autorisation du préfet du département, sur l'avis des ingénieurs de la navigation et des agents-voyers.

3. La nouvelle chaussée de la partie du chemin de grande communication n° 12 à modifier par suite de l'agrandissement de la gare d'Oullins sera rétablie dans les conditions indiquées par l'agent-voyer en chef.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 85)

[20 décembre 1872.]

Exercice 1872. — Ouverture de crédit. — Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle, pour l'amélioration de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les

fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXIV (*Amélioration des rivières*), un crédit de 677.000 francs pour l'amélioration de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 86)

[21 décembre 1872.]

Fixation du prix de vente de la poudre dynamite.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 13 fructidor an V, qui a attribué à l'État la fabrication et la vente de toutes les espèces de poudres à feu;

Vu la loi du 16 mars 1819, qui confère au pouvoir exécutif la faculté de déterminer, eu égard au prix de révient, le prix de vente de la poudre de mine et de la poudre de commerce extérieur;

Considérant que le produit désigné sous le nom de *dynamite* est une espèce de poudre de mine;

Sur le rapport du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. Les prix de vente, par l'administration des contributions indirectes, des trois sortes de poudre dynamite qui seront mises à la disposition des consommateurs sont fixés ainsi qu'il suit :

Qualité la plus forte, désignée sous le n° 1, 11f,25 le kilog. ;

Qualité intermédiaire, désignée sous le n° 2, 7f,50 le kilog. ;

Qualité la moins forte, désignée sous le n° 3, 4f,50 le kilog.

2. La poudre dynamite de fabrication étrangère ne pourra être introduite en France que sur l'autorisation spéciale du ministre des finances.

L'arrêté d'autorisation fixera le droit à percevoir sur cette substance suivant sa force comparée à celle de la poudre de mine.

3. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 87)

[21 décembre 1872.]

Exercice 1872. — Ouverture de crédit. — Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 89.775f,52, pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 88)

[24 décembre 1872.]

Modification du mode de jaugeage des navires de commerce prescrit par la loi du 12 nivôse an II.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu l'article 6 de la loi du 5 juillet 1836, portant : « Le mode de

« jaugeage prescrit par la loi du 12 nivôse an II pourra être mo-
« difié par des ordonnances royales »;

Décrète :

Art. 1er. Les navires de commerce seront jaugés d'après la méthode appliquée en Angleterre en vertu du bill du 10 août 1854.

Les dimensions servant au calcul du tonnage seront exprimées en mètres et fractions décimales du mètre. Leur produit sera divisé par 2 mètres cubes 83 centièmes.

Le nombre de tonneaux obtenu sera gravé au ciseau sur les faces, avant et arrière du maître-bau.

2. Les dispositions du présent décret recevront leur exécution à dater du 1er juin prochain.

Tout navire qui sera construit postérieurement à cette date devra être soumis aux opérations du jaugeage avant qu'aucune cloison ou qu'aucun compartiment n'ait été établi à l'intérieur de la cale.

A partir de la même date, les navires composant l'effectif actuel de la marine marchande devront, au fur et à mesure de leur retour en France, et après leur entier déchargement, être laissés vides pendant le délai nécessaire pour le jaugeage, sans que, toutefois, ce délai doive dépasser huit jours.

Les constructeurs, propriétaires ou consignataires seront tenus de faire établir, à leurs frais, les échafaudages nécessaires pour le mesurage des dimensions de navires.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CIRCULAIRES.

(N° 89)

[23 décembre 1872.]

Comptes de tournée d'inspection.

ERRATUM.

Le 3e alinéa de la circulaire insérée dans le cahier de janvier, page 63, doit être rectifié ainsi qu'il suit :

Ainsi, le service hydraulique ne formant plus qu'un bureau (5e de

la division de la Navigation), toutes les matières qui s'y rapportent ne formeront plus qu'un tableau unique, et les routes agricoles, de leur côté, feront l'objet d'un tableau distinct qui sera dirigé sur le bureau des Routes et Ponts.

(N° 90)

PERSONNEL.

Mars et Avril 1873.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

17 *avril* 1873. — Sont élevés à la 1re classe les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. De la Chaise.
Biard.
Proszinski.
MM. Moïse.
Aron.
De Dartein.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. Decœur.
Durand-Claye (Alfred).
Choisy.
Guérard.
Jullien.
Pocart-Kerviler.
Thevenet.
Chardard.
De Rey-Pailhade.
Bataille.
MM. Pelony.
Lefebvre (Léon).
Gariel.
Pugens.
Thanneur.
Thiébaut.
Mauranges.
Cendre.
Jeurjon.
Aubry.

2° MOUVEMENTS.

26 *mars* 1873. — M. Le Moyne (Jules), ingénieur ordinaire, chargé, dans le département du Calvados, du service de l'arrondissement du nord-ouest, sera attaché au service de la navigation de la Loire (2° section), en remplacement de M. de Perrodil, qui a précédemment reçu une autre destination. Il résidera à Nevers.

29 *mars*. — M. de Villiers du Terrage, ingénieur ordinaire, attaché, dans le département de la Seine, à divers services de travaux et de contrôle de chemins de fer, sera attaché, en outre, au contrôle de la construction du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lès-Bondy.

Idem. — M. Rascol, ingénieur ordinaire, cessera d'être chargé, dans le département du Doubs, du service de l'arrondissement du sud. Il restera attaché au service du canal du Rhône au Rhin et aux études du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse.

Idem. — Le service du canal du Rhône au Rhin, actuellement divisé en trois arrondissements d'ingénieurs ordinaires, sera réparti en deux arrondissements, savoir :

Arrondissement du nord. — Depuis la nouvelle frontière jusqu'au Doubs, en aval de l'écluse n° 27 du sud. — M. Jundt, ingénieur ordinaire, à Belfort.

Arrondissement du sud. — Depuis le Doubs en aval de l'écluse n° 27 jusqu'à l'embouchure du canal dans la Saône. — M. Rascol, ingénieur ordinaire à Besançon.

31 *mars*. — M. Malrieu, agent voyer principal dans le département du Cantal, sera chargé du service de l'arrondissement de Murat. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

12 *avril*. — M. Choron, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement d'Albertville (Savoie), sera attaché, en outre, au contrôle des travaux de l'embranchement d'Albertville.

22 *avril*. — M. Chatoney, inspecteur général, actuellement chargé du sixième arrondissement d'inspection, sera chargé du premier arrondissement, en remplacement de M. Chevallier, décédé.

Idem. — M. Chatoney, inspecteur général, est nommé membre de la commission des *Annales des ponts et chaussées*, en remplacement de M. Chevallier, décédé.

23 *avril*. — M. Gobin, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Rhône et au contrôle des travaux du chemin de fer de Givors à la Voulte, est autorisé à se charger de la direc-

tion du service de la voirie de la ville de Paris. — Il sera considéré comme étant en service détaché.

23 *avril* 1873.—M. Celler (Pierre-Alphonse), ingénieur ordinaire, précédemment chargé du service de la voirie de Lyon, est attaché au service de la navigation du Rhône et au contrôle des travaux du chemin de fer de Givors à la Voulte, en remplacement de M. Gobin.

Idem. — M. Gaffiot, conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Lyon, sera chargé du service de l'arrondissement de Dôle (Jura), en remplacement de M. Belin, décédé. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
21 mars 1873. M. Breton (Philippe-Auguste), ingénieur en chef de 2e classe.	28 février 1873.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS, PROMOTIONS.

7 *avril* 1873. — M. Brunel, employé secondaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme, admissible en 1867, est nommé conducteur auxiliaire au même service.

Idem. — M. Le Poitevin, conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est nommé conducteur principal.

Idem. — Est rapportée la décision du 1er mars par laquelle M. Ratinet, employé secondaire de 1re classe, a été nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées. M. Ratinet restera attaché, comme employé secondaire, au service ordinaire du département de l'Ain.

17 *avril.* — MM. Legras et Tison, employés secondaires de 1re classe, sont nommés conducteurs auxiliaires au chemin de fer d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville (Pas-de-Calais).

Idem. — M. Paquier, agent secondaire de 1re classe, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

17 *avril* 1873. — M. Espéron, employé secondaire de 1[re] classe, est nommé conducteur auxiliaire, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

26 *avril*. — Sont nommés conducteurs auxiliaires les employés secondaires de 1[re] classe, admissibles à la suite du concours de 1869 :

M. Treil, au chemin de fer de Toulouse à Auch (Hautes-Pyrénées).

M. Saint-Béat, au chemin de fer de Toulouse à Auch (Hautes-Pyrénées).

M. Gérard, au service maritime de la Seine-Inférieure.

M. Fragues, au service maritime des Landes.

M. Moulin, au service ordinaire de la Haute-Loire.

M. Semence, au service ordinaire de la Nièvre.

M. Courmeaux, au service ordinaire de la Marne.

M. Falcou-Marseillan, au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

M. Denamiel, au service ordinaire des Pyrénées-Orientales.

M. Brunet, au service ordinaire du Lot.

M. Pradel, au service ordinaire du Lot.

M. Aulagnier, au service ordinaire de la Haute-Loire.

M. Albouy, au service d'études de chemins de fer (Lozère).

M. Brasier, au service hydraulique du Doubs.

M. Camp, au service des chemins de fer de l'Aveyron.

M. Peitavin au service des chemins de fer de l'Aveyron.

M. Villart, au service de la navigation de la Marne (Haute-Marne).

M. Guillemin, au service de la navigation de la Marne (Haute-Marne).

M. Vial, au service ordinaire de Vaucluse.

M. Richard, au service ordinaire de la Loire.

M. Cartier, au service de la navigation (Mayenne).

M. Cuinet, au service ordinaire du Doubs.

M. Prélat, au service ordinaire du Doubs.

M. Delpech, au service ordinaire de la Haute-Garonne.

M. Chastres, au service ordinaire du Cantal.

M. Cadieu, au service ordinaire d'Ille-et-Vilaine.

M. Vallier, au service ordinaire de la Savoie.

M. Durupt, au service ordinaire de la Haute-Marne.

M. Deschamps, au service ordinaire de la Haute-Marne.

M. Freulon, au service des bureaux de l'administration centrale.

M. Judon, au service des bureaux de l'administration centrale.

M. Rambour, au service des bureaux de l'administration centrale.

M. Anteime, au service ordinaire du Var.

M. Raybaud, au service ordinaire du Var.

M. Moreau (Léon-François), au service ordinaire de l'Orne.

M. Chilland, au service ordinaire de la Dordogne.

M. Pelletier, au service ordinaire de Seine-et-Oise.

M. Puccinelli, au service ordinaire de la Corse.

M. Meyer, au service ordinaire de la Seine.

M. Masson, au service ordinaire d'Eure-et-Loire.

M. Desse, au service maritime de la Gironde.

M. Flocard, au service ordinaire de la Haute-Marne.

M. Barbier, au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle.

M. Bastien, au service de la navigation de la Belgique vers Paris (Nord).

M. Lavenue, au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

18 *avril* 1873. — M. Moraillon, employé secondaire, est nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de l'Allier.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

7 *avril.* — M. Lenoble, conducteur de 4e classe, au sud-ouest de l'Allier, passe, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (2e section).

12 *avril.* — M. Perdreau, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Dordogne (Gironde), passe, dans le département de la Sarthe, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe.

18 *avril.* — M. Janot, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service de la construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac, passe, dans la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne.

Idem. — M. Nicolas, conducteur de 3e classe, actuellement sans destination, est attaché, dans la Haute-Marne, au service du canal de la Haute-Marne.

Idem. — M. Vergeot, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, à la navigation de la Marne (2e section), passe, dans la Haute-Marne, au canal de la Haute-Marne.

24 *avril.* — M. Fraisse, conducteur de 4e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département de la Drôme, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

28 *avril.* — M. Leclerc, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est attaché au service ordinaire de la Marne.

3° CONGÉS.

7 *avril.* — M. Brun, conducteur de 4e classe, attaché, dans le

département de l'Aveyron, au chemin de fer de Rodez à Millau, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

7 *avril* 1873. — M. Roussel, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du Doubs, est mis, sur sa demande, en congé pendant un an.

Idem. — M. Feuilly, conducteur de 3e classe, actuellement en congé, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

12 *avril.* — M. Laffargue, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Lozère, au chemin de fer de Mende à Séverac et à Marvejols, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

19 *avril.* — M. Hubert, conducteur de 4e classe, attaché, dans le Morbihan, au service du canal de Nantes à Brest, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

23 *avril.* — M. Landais, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service de la navigation de la Sèvre, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

4° DISPONIBILITÉS.

7 *avril.* — M. Lucasson, conducteur, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en disponibilité.

5° DÉMISSIONS.

7 *avril.* — Est acceptée la démission de M. Metzger, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Marne.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Estamié, conducteur auxiliaire, au service ordinaire de la Haute-Loire.

12 *avril.* — Est acceptée la démission de M. Potdevin, conducteur auxiliaire, au service ordinaire du Calvados.

6° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
7 avril 1873.	M. Boitelet, conducteur de 3e cl., au service ordinaire du département de la Creuse, est admis à faire valoir ses droits à la retraite. . . .	1er mai 1873.
Idem.	M. Bonnis, conducteur de 3e cl., actuellement en retrait d'emploi dans le département de Lot-et-Garonne, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	1er avril.
18 avril.	M. Mesnager, conducteur principal,	

	attaché au service de la navigation de la Marne (2e section) (Seine), est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	Dates d'exécution. 1er octob. 1873
19 avril.	M. Lamarre, conducteur de 1re cl., au service ordinaire de Seine-et-Marne, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	1er mai.
Idem.	M. Kleitz, conducteur principal, précédemment au service ordinaire du Haut-Rhin, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	Idem.
Idem.	M. Belgodère, conducteur de 1re cl., au service de l'Algérie, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	1er avril.
23 avril.	M. Hallade, conducteur de 2e cl., au service ordinaire de la Marne, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.	Idem.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Adine, conducteur en disponibilité.	27 mars 1873.
M. Laurens, conducteur de 1re classe, au contrôle des chemins de fer du Midi.	3 avril.
M. Richard, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service du canal d'Ille-et-Rance.	8 avril.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. 1747. Imp. Arnous de Rivière, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 91)

[20 février 1873.]

Allocation d'une subvention à la compagnie du Médoc, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon (Gironde).

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à allouer à la compagnie du Médoc, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon, une subvention de 4.650.000 francs; moyennant cette subvention de l'État, la compagnie sera tenue d'exécuter le raccordement de la gare de Bordeaux avec les docks et les quais de cette ville, conformément aux plans qui seront approuvés ultérieurement par décret rendu en Conseil d'État.

2. Il est pris acte du vote par lequel le conseil général de la Gironde s'est engagé, dans sa séance du 20 novembre 1871, à allouer, pour l'achèvement du chemin de fer, une subvention de 1.600.000 fr., sur lesquels 600.000 francs seront payés à la compagnie deux ans après l'ouverture du chemin jusqu'à Lesparre, et le surplus dans les conditions énoncées à l'article 4 ci-après.

3 Il est pris acte, en outre, de l'offre faite par la compagnie d'un rabais de 15 pour 100 pour les vins et les bois voyageant en petite vitesse sur un parcours de plus de 25 kilomètres.

4. La subvention énoncée à l'article 1er sera versée en dix termes semestriels égaux, dont le premier sera payable le 15 janvier 1875.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi en travaux, acquisitions de terrains et approvisionnements sur place, d'une dépense double de la somme à recevoir, effectuée postérieurement à la promulgation de la présente loi.

Le dernier payement ne sera fait qu'après l'achèvement complet des travaux.

Lorsque la ligne sera entièrement achevée et reçue par l'admi-

nistration, la totalité de la subvention, exigible aux époques déterminées dans le § 1er du présent article, sera payée sans aucune justification.

DÉCRETS.

(N° 92)

[19 avril 1872.]

Etablissement, dans le département de Loir-et-Cher, d'un chemin de fer d'intérêt local qui, partant de la limite du département d'Eure-et-Loir, vers Brou, aboutira à la limite du département de la Sarthe, dans la direction de Saint-Calais.— Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de Loir-et-Cher, d'un chemin de fer d'intérêt local qui, partant de la limite du département d'Eure-et-Loir, vers Brou, passera par Droué, Mondoubleau et Savigny, et aboutira à la limite du département de la Sarthe, dans la direction de Saint-Calais;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle l'avant-projet de ce chemin a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 19 janvier 1872;

Vu la délibération, en date du 30 octobre 1871, par laquelle le conseil général du département de Loir-et-Cher a approuvé l'établissement dudit chemin de fer;

Vu la convention passée, le 10 novembre suivant, par le préfet de Loir-et-Cher, avec une compagnie particulière, représentée par le sieur Cucheval-Clarigny, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 22 février 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 7 mars suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et la loi du 27 juillet 1870;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Loir-et-Cher, d'un chemin de fer qui, partant de la limite du département d'Eure-et-Loir, vers Brou, passera par Droué, Mondoubleau et Savigny, et aboutira à la limite du département de la Sarthe, dans la direction de Saint-Calais.

Le département de Loir-et-Cher est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention et du cahier des charges susmentionnés.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1871, et le 10 novembre,

Entre le préfet du département de Loir-et-Cher, agissant en vertu de la loi du 12 juillet 1865 et d'une décision du conseil général du département, en date du 30 octobre 1871, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique,

D'une part,

Et la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen, représentée par M. *Cucheval-Clarigny*, son administrateur en délégation spéciale, élisant domicile à Blois, hôtel d'Angleterre, et, pour la correspondance, au siége social de ladite société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 51, agissant en vertu des pouvoirs à lui conférés par diverses délibérations du conseil d'administration de ladite compagnie,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet du département de Loir-et-Cher, au nom du département et sous les réserves ci-dessus énoncées, concède à la compagnie d'Orléans à Rouen, qui accepte :

Un chemin de fer de Brou à Saint-Calais, par Droué, Mondoubleau et Savigny, pour la partie comprise sur le territoire du département.

2. La dite concession est faite sans subvention ni garantie de la part du département.

3. La compagnie concessionnaire s'engage à présenter les plans d'exécution de la dite ligne dans les six mois qui suivront la déclaration d'utilité publique, et à entreprendre et terminer les travaux dans le délai de deux années, à partir de l'approbation des plans par l'autorité administrative.

4. La compagnie concessionnaire s'engage à se conformer, pour la construction et l'exploitation des dits chemins, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

5. En exécution de l'article 64 du cahier des charges et à titre de cautionnement, une somme de 100.000 francs, représentée par des rentes sur l'État, sera déposée à la caisse du trésorier payeur général du département.

6. Ce cautionnement sera restitué à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous la condition de justifier en acquisition de terrains ou travaux de la voie d'une dépense triple de la somme réclamée.

Pour cette restitution, la valeur des rentes sera calculée conformément à l'ordonnance des 19 et 28 juin 1835.

7. Si le décret d'utilité publique n'était pas rendu dans le délai de dix-huit mois, à partir du jour où la compagnie aura déposé les plans à la préfecture de Loir-et-Cher, la compagnie aurait le droit de reprendre la libre disposition de ce cautionnement.

Fait double à Blois, les jour, mois et an que dessus.

Vu et approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé CUCHEVAL-CLARIGNY.

Vu et approuvé l'écriture ci-dessus :
Le préfet,
Signé E. CAMESCASSE.

Enregistré à Blois, le 22 novembre 1871, folio 40 recto, case 2. Reçu 2 fr.; décime, 40 centimes. Signé *Hambsch*.

Cahier des charges pour la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Chartres à Saint-Calais, par Droué, Mondoubleau et Savigny (département de Loir-et-Cher).

(Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants :)

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département de Loir-et-Cher, sous le titre de *Chemin de fer d'intérêt local de Chartres à Saint Calais*, partira de la limite du département, vers Breu, pas-

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

sera par Droué, Mondoubleau et Savigny, et se dirigera ensuite vers Saint-Calais.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique et l'approbation des plans.

La partie du chemin de fer à construire dans le département de Loir-et-Cher devra être livrée à l'exploitation dans les deux années, à partir de l'approbation des plans définitifs.

11. La largeur entre les parapets sera au moins de 4m,50. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,90.

15. Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4m,50 de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,90.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

20. Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai fixé par l'article 2 ci-dessus pour l'achèvement des travaux.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration. Ces rails seront posés sur traverses en chêne ou en hêtre injecté, espacées entre elles de 1 mètre d'axe en axe. Le ballast aura au moins 0m,45 de hauteur.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Elle sera rendue ou la mainlevée donnée par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Blois.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Loir-et-Cher.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Loir-et-Cher, sauf recours au Conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Le Ministre des travaux publics,
Signé B. de Larcy.

(N° 93)

[7 juin 1872.]

Distribution d'eau de la ville de Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne.) — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'établissement d'une distribution d'eau dans la ville de Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne), conformément au projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées, les 4-8 décembre 1871 ; les dits travaux figurés sur un plan qui restera annexé au présent décret.

La ville de Villeneuve-sur-Lot est autorisée à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

L'expropriation des terrains devra être accomplie dans un délai d'un an, à partir de la promulgation du présent décret.

2° La ville de Villeneuve est autorisée à établir dans le bief de Villeneuve, en amont du barrage de ce nom, une prise d'eau pour l'alimentation des fontaines publiques de la ville, et à élever ces eaux au moyen d'un moteur hydraulique utilisant comme force motrice la chute d'eau créée par le barrage indiqué ci-dessus.

(N° 94)

[7 juin 1872.]

Distribution d'eau de la ville de Saint-Etienne (Loire). — Réservoir du Pas-du-Riot. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un réservoir au Pas-du-Riot, sur le Furens, pour compléter le système de distribution d'eau de la ville de Saint-Étienne (Loire), conformément au projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées, les 13-15 novembre 1869. Les dispositions générales de ce projet sont figurées au plan d'ensemble, qui restera annexé au présent décret.

En conséquence, la ville de Saint-Étienne est autorisée à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par application de la loi du 3 mai 1841, les immeubles ou portions d'immeubles nécessaires à l'exécution des travaux précités, sur les territoires des communes de Saint-Genest-Malifaux, de Planfoy et de Rochetaillée.

2° Les expropriations devront être effectuées dans un délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

(N° 95)

[2 juillet 1872.]

Rectification de la route nationale n° 80 de Mâcon à Châtillon-sur-Seine. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale n° 80, de Mâcon à Châtillon-sur-Seine, dans la pente de Saint-Saturnin, à l'entrée de Saulieu (Côte d'Or), conformément aux dispositions figurées sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 6.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications de routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 96)

[5 août 1872.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Loire-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, avec prolongement de ce dernier point à la limite du département de la Vendée, vers Challans;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès verbal de la commission d'enquête, en date des 14 et 15 juillet 1870;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre le génie militaire et le service des ponts et chaussées, ainsi que l'adhésion donnée, le 24 mai 1871, à l'exécution du chemin, en vertu de l'article 18 du décret du 16 août 1853, par le colonel directeur des fortifications à Nantes;

Vu les délibérations, en date des 23 décembre 1869, 13 et 17 novembre 1871, par lesquelles le conseil général du département de la Loire-Inférieure a approuvé la concession du chemin de fer susmentionné;

Vu les conventions passées, les 5 janvier 1870, 21 décembre 1871 et 23 mars 1872, entre le préfet du département et le sieur Briau, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 15 février 1872;

Vu les lettres du ministre des finances, du 9 mars 1872, et du ministre de l'intérieur, des 1er mai et 6 juin suivants;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, avec prolongement de ce dernier point à la limite de la Vendée, vers Challans.

2. Le département de la Loire-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions et cahier des charges susvisé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Loire-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 1.600.000 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acquisitions de terrains triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète libération.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure aux trois cinquièmes du capital total à réaliser par la compagnie, tant en actions qu'en obligations, déduction faite de la subvention.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les trois cinquièmes du capital social aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1870, et le 5 du mois de janvier,

Entre le préfet du département de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département et en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil général dans la séance du 23 décembre 1869, sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution par décret,

D'une part;

Et M. *Briau* (*François*), propriétaire, demeurant à Varades (Loire-Inférieure)

D'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet du département de la Loire-Inférieure concède au susnommé, qui l'accepte, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Machecoul, Pornic et Paimbœuf.

2. De son côté, le susnommé s'engage à construire et à exploiter le chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions générales du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce, dans un délai de trois années, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique des travaux.

3. Le préfet de la Loire-Inférieure s'engage, au nom de ce même département, à payer à la compagnie concessionnaire, à titre de subvention pour l'exécution du dit chemin de fer, la somme de 2.850.000 francs, qui sera versée comme suit :

1° Par l'État, la somme de 950.000 francs, suivant les échéances qui seront déterminées par le gouvernement;

2° Par les communes et les propriétaires, la somme de 500.000 francs, payable en cinq termes égaux, le premier, à la fin de 1870, et les quatre autres, le 1er juillet des années 1871, 1872, 1873 et 1874.

Toutefois, en ce qui concerne les subventions communales, la compagnie concessionnaire devra, si les communes privées de fonds disponibles, n'ayant pas voté des emprunts, mais bien des impositions extraordinaires à long terme, le préfèrent, attendre, pour toucher les fonds des dites communes, le recouvrement des impositions extraordinaires. Il sera tenu compte au concessionnaire des intérêts à 4 1/2 p. 100 l'an des payements en retard, de manière que les dites communes ne seront libérées que lorsque le concessionnaire aura reçu

le montant de la subvention promise par elles, en tenant compte des intérêts de retard à 4 1/2 p. 100, les échéances ci-dessus indiquées étant prises pour bases des calculs à faire.

Le concessionnaire recevra, à ses risques et périls, pour 500.000 francs, les sommes votées par les communes et souscrites par les propriétaires. Il s'engage à tenir compte au département des sommes recouvrées qui excéderaient la dite somme de 500.000 francs, sous déduction des frais de recouvrement, pertes d'intérêts, frais et déboursés faits par la société de subvention qu'il remboursera à la dite association, cet excédant devant d'autant décharger la subvention départementale ;

3° Par le département, la somme maxima de 1.400.000 francs, payable en huit termes égaux, le 1er avril et le 1er octobre de chacune des années 1871, 1872, 1873 et 1874. Cette somme sera diminuée du montant des sommes recouvrées, comme il est dit ci-dessus, sur les communes et les propriétaires, excédant la somme de 500.000 francs.

Les dites subventions du département, des communes et des propriétaires ne seront cependant payées au concessionnaire qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur des états de situation dressés tous les trois mois par la compagnie concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale, sans que les payements puissent dépasser les neuf dixièmes des sommes dont l'emploi aura été ainsi régulièrement établi.

4. Il sera retenu, à titre de garantie, un dixième, lequel dixième formera le cautionnement, qui ne sera remboursable qu'à l'époque de la livraison de la ligne à l'exploitation (art. 60 du cahier des charges).

5. Dans le cas où l'État n'accorderait pas au département la subvention de 950.000 francs dont il est parlé à l'article 3 ci-dessus, la présente convention serait résiliée de plein droit à l'égard des deux parties.

6. Les deux tracés indiqués sur la carte entre Pont-Rousseau et Nantes seront étudiés par le concessionnaire, et si l'administration départementale approuvait la direction par la Prairie-au-Duc et le prolongement du chemin, par la Prairie-d'Amont, vers la grande gare du chemin de fer d'Orléans, le concessionnaire pourrait abandonner l'autre tracé, et, pour l'exécution de la nouvelle ligne, recevrait la même subvention qui lui est accordée pour la construction du chemin de fer entre Pont-Rousseau et le point O figuré sur la carte dressée par l'agent voyer.

Pour ce travail, l'administration pourrait permettre des rampes supérieures à 15 millimètres et des courbes de moins de 300 mètres de rayon.

7. Si le chemin de fer de Nantes à Machecoul était prolongé sur la Vendée, le concessionnaire aurait un droit de préférence, à conditions égales d'ailleurs, pour l'obtention de la concession du prolongement du chemin sur le territoire du département de la Loire-Inférieure.

Fait double à Nantes, le 5 janvier 1870.

Le préfet de la Loire-Inférieure,

Signé F. Briau. Signé L. Bourlon de Rouvre.

Le projet de convention ci-dessus a été approuvé par le conseil général de la Loire-Inférieure, le 23 décembre 1869.

Enregistré par duplicata à Nantes, le 7 janvier 1870, folio 77 recto, case 8. Reçu 1 franc; décimes, 15 centimes. Signé *Guyon*.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants:]

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de Nantes à Pornic, Paimbœuf et Machecoul partira de Nantes en un point de la ligne de Nantes à Napoléon-Vendée qui sera ultérieurement déterminé par l'administration et passera par ou près Pont-Rousseau, Rezé, Bouguenais, Bonaye, Saint-Léger, Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Machecoul, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Bourneuf, les Moutiers, la Bernerie, le Clion, Pornic, Chéméré-Chauvé, Saint-Père-en-Retz et Paimbœuf.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus, à partir du décret déclaratif d'utilité publique; ils seront terminés dans un délai de trois ans, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Ces projets comprendront notamment :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

Un profil en long et les profils en travers types;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à la rencontre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets seront justifiées.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

(*) Voy. *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 31.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État ou du département.

5. Les terrains seront acquis et les travaux exécutés pour une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plusieurs voies.

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords des rails, sera de 2 mètres au minimum.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres au moins.

Dans les parties en remblai, on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 50 centimètres de largeur. Cette disposition est obligatoire en déblai comme en remblai.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres.

Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Une partie horizontale de 100 mètres au moins sera interposée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 15 millimètres.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer des Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que $4^m,50$ de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et $4^m,80$ de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensibles sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de 45 degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris fermés de trois côtés seulement et munis de banquettes.

Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre

les stations de simples haltes ou arrêts sans aucun aménagement particulier, aux points où cela lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin où elle le jugera utile.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres pour les routes nationales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux et pour les routes départementales.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

13. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera de 80 centimètres.

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer.

16. Le poids des rails sera au moins de 25 kilogrammes par mètre courant sur la voie de circulation, que ces rails soient posés sur traverses ou sur longrines.

17. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, aux-

quels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupations temporaires ou pour détériorations de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

24. Le chemin de fer et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 33.

25. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins et où des barrières seront jugées indispensables.

26. La compagnie sera autorisée à employer soit des machines locomotives-tenders, soit des machines locomotives avec tenders séparés, construites d'ailleurs sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins; toutefois, la première classe sera facultative pour la compagnie.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction; la compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

29. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

60. Il sera retenu un dixième sur les payements à faire par l'État, le département et les communes à titre de subvention, lequel dixième restera consigné à titre de cautionnement. Cette retenue ne sera livrée à la compagnie qu'au moment de l'ouverture de la ligne.

61. La compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à Nantes. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Loire-Inférieure.

62. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

63. Le présent cahier des charges et la convention ci-annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Nantes, le 5 janvier 1870.

Vu et lu:
Signé F. Briau.

Vu et approuvé
Le Préfet de la Loire-Inférieure,
Signé L. Bourlon de Rouvre.

Enregistré par duplicata à Nantes, le 7 janvier 1870, folio 77 recto, case 7. Reçu 1 franc; décimes, 15 centimes. Signé *Guyon*.

MODIFICATIONS AU CAHIER DES CHARGES EN DATE DU 5 JANVIER 1870.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de Nantes à Pornic, Paimbœuf et Machecoul, avec prolongement vers Challans jusqu'à la limite du département de la Vendée,

partira de Nantes, d'une gare située sur les terrains bordant au sud la grande rue de la Prairie-au-Duc, et passera par ou près Pont-Rousseau, Rezé, Bouguenais, Bouaye, Saint-Legé, Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Machecoul, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Bourgneuf, les Moutiers, la Bernerie, le Clion, Pornic, Chéméré, Chauvé, Saint-Père-en-Retz et Paimbœuf.

La gare de la Prairie-au-Duc sera reliée à celle de la compagnie d'Orléans, sur la prairie de Mauves, par une ligne de jonction passant par la prairie de Biesse et la prairie de la Madeleine, et aboutissant à la tête ouest de la gare d'Orléans, sur les rails qui longent le canal de Doulon.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus, à partir du décret déclaratif d'utilité publique; ils seront terminés dans un délai de trois ans, à partir de la même date, pour les lignes principales, et quatre ans et demi pour la jonction des deux gares, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration des dits délais.

Fait double à Nantes, le 21 décembre 1871.

Le Concessionnaire, Signé BRIAU.

Le Préfet, Signé ER. PASCAL.

Enregistré à Nantes, le 23 décembre 1871, folio 50 verso, case 2. Reçu 1 franc; décimes, 20 centimes.

Pour duplicata :
Signé GRÉGOIRE.

CONVENTION.

L'an 1871 et le 21 décembre,

Les soussignés,

M. le préfet du département de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département et en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil général dans sa séance du 17 novembre dernier, sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution par décret du Président de la République,

D'une part;

Et M. *François Briau*, propriétaire, demeurant à Varades (Loire-Inférieure), agissant en qualité de concessionnaire du chemin de fer dont il sera ci-après parlé,

D'autre part;

Vu la décision du conseil général du département de la Loire-Inférieure, en date du 23 décembre 1869, déclarant M. *Briau* concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, Pornic et Machecoul;

Vu l'article 6 de la convention passée, en vertu de cette décision, entre M. le préfet et M. *Briau*, le 5 janvier 1870, portant que le chemin concédé devait se souder au chemin d'Orléans sur la côte Saint-Sébastien, mais que M. *Briau* étudierait aux abords de Nantes une modification par la Prairie-au-Duc, se raccordant avec la grande gare du chemin de fer d'Orléans, et que, si l'administration départementale approuvait le nouveau tracé, le concessionnaire aurait la faculté de l'exécuter en abandonnant la direction par Saint-Sébastien;

Vu le cahier des charges annexé à la dite convention, portant également la date du 5 janvier 1870;

Vu les dépêches ministérielles des 31 décembre 1870 et 17 août 1871, prescrivant plusieurs modifications à la convention du 5 janvier 1870 et invitant le concessionnaire à présenter de nouvelles études comprenant l'établissement d'une gare sur la Prairie-au-Duc, avec voie se reliant au chemin de fer d'Orléans;

Vu la décision du conseil général du département de la Loire-Inférieure, en date du 17 novembre 1871, approuvant la modification proposée par le concessionnaire et portant établissement de la gare demandée sur la Prairie-au-Duc, avec jonction au chemin de fer d'Orléans par les prairies de Biesse et de la Madeleine,

Ont modifié ainsi qu'il suit la convention du 5 janvier 1870 :

Art. 1er. Les articles 1, 2, 3, 4 et 5 de la convention du 5 janvier 1870 sont remplacés par les suivants :

2. Le préfet du département de la Loire-Inférieure concède au susnommé, qui l'accepte, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, en date du 5 janvier 1870, dûment enregistré et modifié, quant aux articles 1 et 2, conformément à la pièce ci-jointe en date de ce jour, le chemin de fer d'intérêt local de Nantes (Prairie-au-Duc) à Pornic, Paimbœuf et Machecoul, avec prolongement sur Challans jusqu'à la limite de la Vendée et jonction avec la gare de la compagnie d'Orléans, sur la prairie de Mauves, par une ligne passant par les prairies de Biesse et de la Madeleine.

3. De son côté, le susnommé s'engage à construire et à exploiter le chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et modifié comme il est dit à l'article précédent, et ce, dans un délai de trois années pour les lignes principales et de quatre ans et demi pour la jonction des deux gares, le tout à partir de la date du décret d'utilité publique des travaux.

4. Le préfet de la Loire-Inférieure s'engage, au nom de son département, à payer au concessionnaire, à titre de subvention pour l'exécution du dit chemin de fer, la somme totale de 4.800.000 francs, qui sera versée comme suit :

1° Par l'État, la somme de 1.600.000 francs, suivant les échéances qui seront déterminées par le gouvernement, le premier payement ne devant en aucun cas être effectué avant 1873;

2° Par les communes et les intéressés, la somme de 1.350.000 francs, payable aux époques et dans les conditions arrêtées par les conseils municipaux ou les souscripteurs.

En ce qui concerne les subventions communales, le concessionnaire devra, si les communes, privées de fonds disponibles et n'ayant pas voté des emprunts, mais bien des impositions extraordinaires à long terme, le préfèrent, attendre, pour toucher les fonds des dites communes, le recouvrement des impositions extraordinaires.

Le concessionnaire recevra à ses risques et périls, sans aucun recours contre le département, pour 1.350.000 francs, les sommes votées par les communes ou souscrites par les intéressés;

3° Par le département, la somme de 1.850.000 francs, payable en huit termes semestriels égaux, à partir du décret d'utilité publique.

Toutefois, l'ensemble des subventions payées sur les fonds de l'État, du département, des communes et des intéressés ne dépassera jamais le tiers des dépenses effectuées et constatées, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur des états de situation dressés tous les mois par le concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale.

5. Il sera retenu, à titre de garantie sur les payements faits par les subventionnaires, un dixième, lequel dixième formera le cautionnement, qui ne sera remboursable qu'à l'époque de la livraison de la ligne de l'exploitation (article 60 du cahier des charges).

6. Dans le cas de où l'État n'accorderait pas au département les 1.600.000 fr. dont il est parlé à l'article ci-dessus, la présente convention serait résiliée de plein droit à l'égard des deux parties.

7. Le concessionnaire ne pourra ni céder son droit à la compagnie d'Orléans, ni fusionner avec cette compagnie, directement ou indirectement, ni prendre avec elle des arrangements quelconques concernant les tarifs, à moins d'autorisation expresse du conseil général.

8. Entre Saint-Étienne et Saint-Hilaire-de-Chaléons, le concessionnaire fera les acquisitions de terrains pour deux voies. Il pourra se contenter d'en exécuter d'abord une seule; mais il devra construire la seconde à la première injonction de l'administration départementale, le jour où celle-ci en aurait constaté la nécessité par suite du développement de la circulation.

9. Les articles 6 et 7 de la convention du 5 janvier 1870 sont abrogés.

Fait double à Nantes, les jours, mois et an susdits.

Le concessionnaire, Signé F. B. Briau.

Le préfet de la Loire-Inférieure, Signé Er. Pascal.

Enregistré à Nantes, le 23 décembre 1871, folio 50 verso, case 1re. Reçu 1 franc; décimes, 0f,20.

Signé Grégoire.

MODIFICATIONS AU CAHIER DES CHARGES ET A LA CONVENTION DU 21 DÉCEMBRE 1871.

L'an 1872, le 23 mars,

Les soussignés,

M. le préfet du département de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département et en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil général dans sa séance du 17 novembre dernier, sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation de l'exécution par décret du Président de la République,

D'une part;

Et M. François Briau, propriétaire, demeurant à Varades (Loire-Inférieure), agissant en qualité de concessionnaire du chemin de fer dont il sera ci-après parlé,

D'autre part;

Vu la décision du conseil général du département de la Loire-Inférieure, en date du 23 décembre 1869;

Vu la convention du 5 janvier 1870;

Vu le cahier des charges annexé à la dite convention, portant la même date;

Vu les dépêches ministérielles des 31 décembre 1870 et 17 août 1871;

Vu la décision du conseil général du département de la Loire-Inférieure, du 17 novembre 1871;

Vu la convention du 21 décembre 1871, modifiant celle du 5 janvier 1870;

Vu la dépêche ministérielle du 20 mars 1872,

Ont fait et apporté les modifications suivantes au cahier des charges primitif (5 janvier 1870), à la modification audit cahier des charges arrêtée le 21 décembre 1871 et à la convention du 21 décembre 1871:

A. *Modification en date du 21 décembre 1871.*

Le second paragraphe de l'article 1er, commençant par ces mots: « La gare de la Prairie-au-Duc, » et finissant par ceux-ci: « longeant le canal de Doulon, » est supprimé et remplacé par le suivant:

La gare projetée dans la Prairie-au-Duc sera liée à la gare de la compagnie d'Orléans par une ligne dont le tracé sera déterminé ultérieurement.

B. *Modification au cahier des charges primitif du 5 janvier 1870.*

1° Le poids maximum des rails, porté dans l'article 16 à 25 kilogrammes par mètre courant, est élevé à 35 kilogrammes.

2° L'article 21 est complété par un troisième paragraphe ainsi conçu:

Les projets des ouvrages concernant les voies de terre et d'eau dépendant de la grande voirie, notamment à la traversée des vallées de la Loire et de l'Acheneau, seront soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et exécutés sous la surveillance des ingénieurs de l'État.

3° Le dernier paragraphe de l'article 28, commençant par ces mots: « Toutefois, les mesures de contrôle, » et finissant par ceux-ci: « avec la sécurité publique, » est et demeure supprimé.

C. *Modification à la convention du 21 décembre 1871.*

Ces derniers mots de l'article 2: « passant par les prairies de Biesse et de la Madeleine, » sont supprimés et remplacés par les suivants: « par une ligne dont le tracé sera déterminé ultérieurement. »

Fait double à Nantes, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé:
Signé F. Briau.

Vu et approuvé:
Le préfet de la Loire-Inférieure.
Signé H. Doniol.

Enregistré à Nantes, le 23 mars 1872, folio 88 verso, case 3. Reçu 1f,50; décimes, 0f,30.

Signé Grégoire.

(N° 97)

[3 octobre 1872.]

Prise de possession. — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de la Rochelle à Rochefort, de diverses parcelles de terrain non bâties sises au territoire de la commune de Rochefort (Charente-Inférieure), les dites parcelles indiquées sur un plan et un tableau indicatif qui resteront annexés au décret.

(N° 98)

[11 octobre 1872.]

Pont du Moustier sur la Vezère, réduction du tarif.

Art. 1er. A l'avenir et jusqu'à l'expiration des quinze années fixées par le décret du 9 juin 1869, le département de la Dordogne, concessionnaire du pont de Moustier, sur la Vezère, percevra au passage de ce pont un péage suivant le tarif ci-après :

	fr. c.
PIÉTONS.	
Pour chaque personne, chargée ou non, au-dessus de cinq ans.	0,05
CHEVAUX. — BESTIAUX.	
Par cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0,10
Par cheval, mulet, âne chargé ou non chargé, non compris le conducteur.	0,05
Par bœuf, vache, veau, porc gras destiné à la vente.	0,05
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, nourrain, paire d'oies ou de dindons destinés à la vente.	0,02

Nota. Lorsque les chevaux, bœufs, vaches, mulets, ânes, veaux, porcs, moutons, brebis, chèvres, boucs, cochons de lait et paires d'oies ou de dindons iront en pâturage, ils ne payeront que moitié, ainsi que le conducteur.

VOITURES PARTICULIÈRES SUSPENDUES.

	fr. c.
Par cabriolet à un cheval	0,40
Par cabriolet à deux chevaux	0,65
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,60
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	0,85
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,10
Par voiture à quatre roues et quatre chevaux	1,35
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PARTICULIÈRES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues traînée par un cheval	0,30
Par voiture à deux roues traînée par deux chevaux	0,55
Par voiture à deux roues traînée par trois chevaux	0,80
Par voiture à quatre roues traînée par un cheval	0,50
Par voiture à quatre roues traînée par deux chevaux	0,75
Par voiture à quatre roues traînée par trois chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues traînée par quatre chevaux	1,25
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

VOITURES DE POSTE.

Par chaise de poste à deux roues et à deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,00
Par chaise de poste à deux roues et à trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,25
Par voiture de poste à quatre roues et deux chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,30
Par voiture de poste à quatre roues et trois chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,55
Par voiture de poste à quatre roues et quatre chevaux, y compris le retour des chevaux pied levé	1,80
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PUBLIQUES SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,10
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1,35
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,90
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,15
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,40
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,65
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

VOITURES PUBLIQUES NON SUSPENDUES.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,50

	fr. c.
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,75
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,75
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,00
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,25
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,50
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

VOITURES DE ROULAGE OU DE MARCHANDS.

Par voiture à deux roues et à un cheval	0,60
Par voiture à deux roues et à deux chevaux	0,85
Par voiture à deux roues et à trois chevaux	1,10
Par voiture à deux roues et à quatre chevaux	1,35
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25
Par voiture à quatre roues et à un cheval	0,80
Par voiture à quatre roues et à deux chevaux	1,05
Par voiture à quatre roues et à trois chevaux	1,30
Par voiture à quatre roues et à quatre chevaux	1,55
Par voiture à quatre roues et à cinq chevaux	1,80
Nota. Par chaque cheval en sus	0,25

Quand les voitures seront vides, elles ne payeront que moitié prix.

CHARRETTES SERVANT A L'AGRICULTURE.

Pour charrette attelée de deux bœufs, d'un cheval ou d'un mulet	0,20
Nota. Pour chaque cheval, mulet ou paire de bœufs en sus	0,05
Pour charrette attelée de deux ânes	0,10
Nota. Pour chaque âne en sus	0,05

Quand les charrettes seront à vide, elles ne payeront que moitié prix.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les postillons, conducteurs, rouliers ou charretiers ne payeront point la taxe portée à l'article 1er.

Les voyageurs et domestiques n'y seront assujettis qu'autant qu'ils passeront à pied.

2. Exemptions d'usage.

3. Les articles 6 et 7 du décret du 14 mars 1855 sont abrogés.

(N° 99)

[6 novembre 1872.]

Pont de Cubzac. — Construction d'un pont fixe en remplacement du pont suspendu.

1° Il sera procédé à la construction d'un pont fixe, en remplacement du pont suspendu de Cubzac (Gironde), sur la Dordogne, pour le passage de la route nationale n° 10, de Paris à Bayonne, conformément aux dispositions de l'avant-projet visé au décret.

2° La dépense, évaluée à 3.450.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

(N° 100)

[31 décembre 1872.]

Fixation de la valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, en 1873, du droit du timbre établi sur les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers.

Le Président de la République française,

Vu l'article 6 de la loi du 13 mai 1863, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes ordinaires de l'exercice 1864, lequel article est ainsi conçu :

« A dater du 1er juillet 1863, seront soumis à un droit de « timbre de 0 f. 50 par 100 francs ou fraction de 100 francs du « montant de leur valeur nominale les titres de rentes, emprunts « et autres effets publics des gouvernements étrangers, qu'elle « qu'ait été l'époque de leur création.

« La valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises « sera fixée annuellement par un décret ; »

Vu l'article 1er de la loi du 25 mai 1872, qui abaisse le droit du timbre établi par la loi précitée;

Décrète :

Art. 1er. La valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, pendant l'année 1873, du droit de timbre établi par l'article 1er de la loi du 25 mai 1872, est fixée comme il suit :

		fr. c.
Autriche....	Le florin..........................	2,21
	Dette extérieure payable en livres sterling..	25,50
Espagne....	Dette intérieure, la piastre...........	5,10
	Dette extérieure, la piastre............	5,40
Italie......	La livre............................	0,92
États-Unis...	Le dollar...........................	5,16
Hollande....	Le florin...........................	2,10
Portugal....	La livre sterling....................	25,50
Russie.....	Dette extérieure, la livre sterling.......	25,20
	Dette extérieure, rente 4 1/2..........	25,50
Turquie....	Dette extérieure, la livre sterling........	25,00

2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 101)

[9 janvier 1873.]

Approbation de la convention passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession d'un chemin de fer partant de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près Etaimpuis, et aboutissant à celle de Rouen au Havre, à ou près Motteville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 11 juin 1859 et la convention y annexée des 29 juillet 1855 et 11 juin 1859;

Vu les loi et décret du 4 juillet 1868, ensemble la convention portant la même date;

Vu l'avant-projet d'un chemin de fer partant de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près Étaimpuis, et aboutissant à celle de Rouen au Havre, à ou près Motteville;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 décembre 1867;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 22 juin et 31 août 1871;

Vu les lois du 3 mai 1841 et du 27 juillet 1870;

Vu la convention passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, la dite convention portant concession du chemin de fer susmentionné de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près Étaimpuis, à la ligne de Rouen au Havre, à ou près Motteville;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est et demeure approuvée.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION ENTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

L'an 1873, et le 9 janvier,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, la dite compagnie représentée par MM. *Alfred Leroux*, président du conseil d'administration, et le duc *de Noailles*, administrateur, délégués à cet effet, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, à l'embarcadère des dits chemins, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du dit conseil, du 17 août 1872, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer d'embranchement de la ville de Rouen à Dieppe, près Etaimpuis, à la ligne de Rouen au Havre, près Motteville.

La compagnie s'engage à exécuter dans le délai de trois ans, à partir du 1er janvier 1873, le dit embranchement, lequel sera régi par le cahier des charges applicable aux chemins de fer de l'Ouest.

2. Les dépenses de construction du chemin de fer énoncé à l'article précé-

dont seront imputées sur la somme que la compagnie de l'Ouest est autorisée, en vertu de l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, à ajouter, chaque année, pour travaux complémentaires, au capital garanti par l'État, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum de 124 millions de francs.

En conséquence de cette disposition, les dépenses complémentaires prévues au paragraphe précédent seront ajoutées, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage des bénéfices, au compte de premier établissement du nouveau réseau.

3. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Les Représentants de la compagnie de l'Ouest,
Signé ALFRED LEROUX, président.
DUC DE NOAILLES.

Le Ministre des travaux publics,
Signé DE FOURTOU.

Enregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 16 janvier 1873, folio 91 recto, case 5. Reçu 3f,75 pour double décime. Signé *Varnier.*

(N° 102)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, du 26 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MANTES A CAEN.

	francs.
Projet d'établissement d'une voie de débord à la gare de Bernay, présenté le 13 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à. .	15.000

RÉSEAU.

Augmentation de l'outillage dans plusieurs ateliers et dépôts de la compagnie, conformément à la demande présentée le 11 juillet 1872.	450.000
Ensemble.	465.000

Vu le dossier de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 décembre 1867;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 22 juin et 31 août 1871;

Vu les lois du 3 mai 1841 et du 27 juillet 1870;

Vu la convention passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, la dite convention portant concession du chemin de fer susmentionné de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près Étaimpuis, à la ligne de Rouen au Havre, à ou près Motteville;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est et demeure approuvée.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION ENTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

L'an 1873, et le 9 janvier,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, la dite compagnie représentée par MM. *Alfred Leroux*, président du conseil d'administration, et le duc *de Noailles*, administrateur, délégués à cet effet, élisant domicile au siège de la dite société, à Paris, à l'embarcadère des dits chemins, rue Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du dit conseil, du 17 août 1872, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer d'embranchement de la ville de Rouen à Dieppe, près Etaimpuis, à la ligne de Rouen au Havre, près Motteville.

La compagnie s'engage à exécuter dans le délai de trois ans, à partir du 1er janvier 1873, le dit embranchement, lequel sera régi par le cahier des charges applicable aux chemins de fer de l'Ouest.

2. Les dépenses de construction du chemin de fer énoncé à l'article précé-

dont seront imputées sur la somme que la compagnie de l'Ouest est autorisée, en vertu de l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, à ajouter, chaque année, pour travaux complémentaires, au capital garanti par l'État, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum de 124 millions de francs.

En conséquence de cette disposition, les dépenses complémentaires prévues au paragraphe précédent seront ajoutées, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage des bénéfices, au compte de premier établissement du nouveau réseau.

3. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Les Représentants de la compagnie de l'Ouest, Signé Alfred Leroux, président. Duc de Noailles.

Le Ministre des travaux publics, Signé De Fourtou.

Enregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 16 janvier 1873, folio 91 recto, case 5. Reçu 3f,75 pour double décime. Signé *Varnier.*

(N° 102)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, du 26 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MANTES A CAEN.

	francs.
Projet d'établissement d'une voie de débord à la gare de Bernay, présenté le 13 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à. .	15.000

RÉSEAU.

Augmentation de l'outillage dans plusieurs ateliers et dépôts de la compagnie, conformément à la demande présentée le 11 juillet 1872.	450.000
Ensemble.	465.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 103)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 16 et 23 novembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux et dépenses de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	francs.
Projet d'établissement de gares à marchandises et exécution de travaux divers à la gare de Toulouse, présenté le 19 décembre 1871, avec détail estimatif montant à.	365.232
Projet d'établissement d'un quai et d'une halle à marchandises à la gare de Malauce, présenté le 23 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	15.232

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet de modification des voies de la gare de Labouheyre, présenté le 15 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	18.256
Ensemble.	398.720

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 104)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 23 et 30 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

	francs.
Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Boujailles, présenté le 26 juin 1872, avec un détail estimatif montant à.	7.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de nouvelles installations aux ateliers de la Mouche (gare de la Guillotière), présenté le 26 juin 1872, avec un détail estimatif montant à.	50.000
Projet d'un bâtiment de prise d'eau et d'un réservoir pour l'alimentation des machines à la gare de Tain, présenté le 17 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à..	77.000
Ensemble.	134.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 107)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 15 mai, 14 août, 26 septembre, 9 et 16 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet d'établissement de nouveaux bureaux au premier étage de la façade du bâtiment principal de la gare de Paris, présenté les 2 mars et 6 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	85.680,00
Projet d'installation d'une horloge à l'extérieur de la halle des voyageurs, à la gare de Paris, présenté le 4 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	2.800,00
Projet de prolongement du garage de droite de la station d'Ermont, présenté le 4 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	2.016,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Longueau, présenté le 23 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	140.000,00
A reporter.	230.496,00

	fr. c.
Report.	230.496,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Amiens pour le service de la grande et de la petite vitesse, présenté le 26 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	13.440,00

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet d'agrandissement du logement du surveillant au garage d'Anzin présenté le 6 janvier 1872, avec détail estimatif montant à.	2.240,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de prolongement du quai à bestiaux de la station de Vitry, présenté le 6 janvier 1872, avec détail estimatif montant à. .	1.500,00

RÉSEAU.

Achat de locomotives et de wagons.	2.989.545,00
Supplément d'outillage dans les ateliers de la compagnie. . . .	84.701,40
Ensemble.	3.321.922,40

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 108)

[18 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau

d'Orléans, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 22 août et 19 octobre 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux et les dépenses afférents au nouveau réseau de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BOURGES A MONTLUÇON.

	francs.
Projet d'agrandissement du service des marchandises et du dépôt des machines à la gare de Montluçon, présenté par la compagnie le 15 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	385.000

LIGNE DE LEXOS A MONTAUBAN.

Projet d'établissement d'une station à Gazal, présenté le 22 février 1872, avec détail estimatif montant à.	30.240
Ensemble.	415.240

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 22 millions de francs énoncés à l'article 8 de la convention du 26 juillet 1868 comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 109)

[18 janvier 1873.]

Fixation de la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou Éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1873. (*Approvisionnement de Paris.*)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le procès-verbal de la délibération, en date du 24 novembre 1872, prise par la communauté des marchands de bois à ouvrer, pour l'approvisionnement de Paris, la dite délibération

ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessitent, pendant le cours de 1873, le transport et la conservation de ces bois;

Vu les lois annuelles des finances;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1873, savoir :

	fr. c.
1° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières de l'Yonne, de Cure et d'Armançon; ainsi que sur le canal de Bourgogne, 3f,50, dont 1f,75 à l'entrée et 1f,75 à la sortie, ci.	3,50
2° Pour chaque coupon de charronnage provenant desdites rivières, 3 francs, dont 1f,50 à l'entrée et 1f,50 à la sortie, ci.	3,00
Sans préjudice du payement de la cotisation spécialement affectée au service des flots et éclusées indispensable sur l'Yonne.	
3° Pour chaque coupon de charpente provenant de la rivière de Marne, 5 francs, dont 2f,50 à l'entrée et 2f,50 à la sortie, ci.	5,00
4° Pour chaque part de sciage provenant de la dite rivière, 5f,25 dont 2f,50 à l'entrée et 2f,75 à la sortie, ci.	5,25
5° Pour chaque coupon de charronnage provenant de ladite rivière, 4 francs, dont 2f,25 à l'entrée et 1f,75 à la sortie, ci.	4,00
6° Pour chaque éclusée de bois de chêne, de quelque rivière qu'elle provienne, 15 francs, dont 7f,50 à l'entrée et 7f,50 à la sortie, ci. .	15,00
7° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière d'Yonne, 30 francs, dont 10 francs à l'entrée et 20 francs à la sortie, ci. . . .	30,00
8° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière de Marne, 30 francs, dont 10 francs à l'entrée et 20 francs à la sortie, ci . . .	30,00
9° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les canaux latéraux à la Marne, 5 francs, dont 2f,50 à l'entrée et 2f,50 à la sortie, ci. .	5,00
10° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur les canaux, 4 francs, dont 2f,25 à l'entrée et 1f,75 à la sortie, ci.	4,00
11° Pour chaque part de sciage flotté sur les dits canaux, 5f,25, dont 2f,50 à l'entrée et 2f,75 à la sortie, ci.	5,25
12° Selon l'usage, les coupons et parts de la rivière d'Aube seront comptés à raison de 3 pour 2 et ceux des rivières dites *Petite-Seine* et *Morin* à raison de 2 pour 1.	
Indépendamment des cotisations ci-dessus applicables aux parts et coupons de la rivière d'Aube, il sera perçu, lors du départ de Brienne, pour chaque coupon ou part, 3 francs pour le service des flots de cette rivière, ci.	3,00

2. Le payement des cotisations ci-dessus sera fait à Paris entre les mains de l'agent général de la compagnie, sauf pour la cotisa-

tion spéciale à la rivière d'Aube, laquelle sera versée entre les mains de l'agent préposé à la résidence de Brienne.

3. L'agent général est autorisé à faire toute poursuite et diligence pour assurer le recouvrement des cotisations en employant toutes les voies de droit, et, au besoin, la pérception s'effectuera comme en matière de contribution publique.

4. Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché pendant toute la durée de l'exercice 1873 dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

5. Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 110)

[18 janvier 1873.]

Approbation de modifications au cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Cirey (Meurthe-et-Moselle).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 26 juillet 1868, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Meurthe, du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Cirey, par Blamont; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 41 de ce cahier des charges, indiquant deux classes de voitures, première et deuxième, pour le transport des voyageurs;

Vu le § 2 de l'article 42 du même cahier des charges, ainsi conçu :

« Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté « de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels « il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, « sur la proposition de la compagnie; »

Vu la demande de la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local susmentionné, à l'effet d'obtenir que les voitures hors classe qu'elle a été autorisée à mettre en service sur ce chemin prennent la désignation de *voitures de première classe* et que

celles de première et de deuxième classe prennent la désignation de *deuxième* et de *troisième classe* ;

Vu les rapports des ingénieurs, en date du 2 septembre 1872 ;

Vu la délibération du conseil général du département de Meurthe-et-Moselle, du 3 septembre 1872, portant que, par dérogation aux articles 41 et 42 du cahier des charges ci-dessus visé, les voitures de voyageurs actuellement en service sur la ligne d'intérêt local d'Avricourt à Cirey, par Blamont, sous le nom de *hors classe, première* et *deuxième classe*, recevront à l'avenir, la dénomination de *voitures de première, deuxième* et *troisième classe ;*

Vu la lettre du préfet du département de Meurthe-et-Moselle, du 31 octobre suivant ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 28 novembre 1872 ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les modifications aux articles 41 et 42 du cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Cirey adoptées par la délibération susvisée du conseil général du département de Meurthe-et-Moselle, en date du 3 septembre 1872.

2. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 111)

[18 janvier 1873.]

Exercice 1872. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports ma-*

ritimes), un crédit de 100.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 112)

[18 janvier 1873.]

Exercice 1872. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Gravelines, pour les travaux d'amélioration du Port de cette ville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 113.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Gravelines.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Gravelines.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 113)

[18 janvier 1873.]

Etablissement d'un service de touage sur chaîne noyée dans l'Yonne,

de Montereau à Laroche, avec faculté d'étendre le service jusqu'à Auxerre.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande des sieurs *Callon et Camouilly* tendant à obtenir l'autorisation d'établir un service de touage sur chaîne noyée pour le remorquage des bateaux sur l'Yonne;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements de l'Yonne et de Seine-et-Marne sur les projets de cahier des charges et de tarifs arrêtés pour l'établissement de ce service, notamment l'avis des commissions d'enquête ;

Vu la soumission des demandeurs, en date du 6 novembre 1871 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 6 novembre 1871 ;

Vu le certificat délivré par le directeur de la caisse des dépôts et consignations, en date du 18 décembre 1872, constatant le dépôt de la somme de 40.000 francs fait par les sieurs *Callon* et *Camouilly* à titre de cautionnement ;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Les sieurs *Callon* et *Camouilly* sont autorisés à établir sur l'Yonne, à leurs frais, risques et périls, entre Montereau et Laroche, avec faculté d'étendre le service jusqu'à Auxerre, dès que la canalisatiou de l'Yonne sera faite entre Laroche et Auxerre, un service de touage pour le remorquage des embarcations de toutes espèces entre ces deux points.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret et moyennant les prix du tarif inscrit dans l'article 13 dudit cahier des charges, diminués d'un rabais de 0^f^,04 par franc portant sur tous les prix du dit tarif.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Cahier des charges pour l'établissement d'un service de touage sur chaîne noyée dans l'Yonne, de Montereau à Laroche et plus tard de Laroche à Auxerre.

Art. 1er. Les sieurs *Callon* et *Camouilly* sont autorisés à établir sur l'Yonne, à leurs frais, risques et périls, entre Montereau et Laroche, avec faculté d'étendre le service jusqu'à Auxerre, dès que la canalisation de l'Yonne

sera faite entre Laroche et Auxerre, un service de touage pour le remorquage des embarcations de toutes espèces entre tous ces points.

2. La permission d'établir ce service sera soumise aux conditions déterminées par les articles suivants.

3. La durée de la permission sera de cinquante ans, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux.

4. Les permissionnaires termineront tous les travaux nécessaires à l'établissement du service dans un délai d'une année, à partir du décret d'autorisation pour la première partie de Montereau à Laroche, aussi dans le délai d'une autre année après l'achèvement des travaux de Laroche à Auxerre, pour cette deuxième partie de l'Yonne.

5. Tout autre mode de traction ou de transport des marchandises établi ou à établir sur l'Yonne sera admis concurremment avec les toueurs des permissionnaires.

6. Le touage sera fait au moyen d'une chaîne ou d'un câble en fil de fer noyé au fond de la rivière et de bateaux toueurs marchant à la vapeur.

Si l'expérience vient à démontrer que le système de touage adopté ne se prête pas en totalité ou en partie à un service de remorquage sûr et convenable, les permissionnaires seront tenus de le modifier de manière à atteindre ce but.

7. Chaque bateau toueur devra être soumis aux vérifications prescrites par les règlements sur les bateaux à vapeur. L'administration se réserve le droit de réglementer la composition, la vitesse maxima et le tonnage des convois, au double point de vue de la sécurité et de la liberté de la navigation.

8. Les permissionnaires devront faire, sans préférence et dans l'ordre des déclarations, le remorquage de tous les bateaux chargés ou vides et des trains, soit qu'ils se trouvent aux extrémités de la chaîne, soit qu'ils stationnent aux ports intermédiaires, pourvu que le tirant d'eau soit réglé suivant la cote fixée par les règlements qui seront en vigueur et qu'ils aient à bord l'équipage, les ancres et agrès nécessaires.

9. Ils seront responsables, vis-à-vis de l'administration, des contraventions qu'entraînerait le stationnement des bateaux pour lesquels il aurait été fait une déclaration régulière à fin de remorquage, lorsque ce stationnement sera de leur fait.

10. Un règlement administratif déterminera, les permissionnaires entendus, le nombre et la position des bureaux dans lesquels seront reçues les déclarations des mariniers qui désireront faire usage du touage, la forme dans laquelle ces déclarations seront faites et reçues, le lieu de stationnement des toueurs et des bateaux qui voudront se faire remorquer, les heures de départ et d'arrivée, le nombre des convois réguliers et supplémentaires, la composition des équipages, les points où la chaîne devra être interrompue et les autres prescriptions nécessaires à la régularité et à la sécurité du service.

11. Les permissionnaires pourront transporter des marchandises pour leur propre compte, mais sous la condition expresse que les embarcations autres que les leurs seront, à quelque moment qu'elles se présentent, toujours remorquées avant les leurs.

Toutefois, cette faculté de transport ne s'étendra pas au delà d'un tonnage

de 100.000 tonnes entre Montereau et Laroche et de 50.000 tonnes entre Laroche et Auxerre.

12. Les permissionnaires n'auront aucun recours contre l'État par suite des condamnations qui pourraient être prononcées contre eux à raison des dommages résultant de l'exécution des travaux ou du service du touage.

13. Les droits à percevoir par les permissionnaires pendant toutes la durée de la concession sont réglés par le tarif ci-après :

A LA REMONTE.

	fr. c.
Par tonne de jauge possible et par kilomètre.	0,35
Par tonne de jauge effective et par kilomètre.	1,5

A LA DESCENTE.

Par tonne de jauge possible et par kilomètre.	0,0875
Par tonne de jauge effective et par kilomètre.	0,375

Pour le transport des engrais, les prix du tarif seront réduits à moitié, tant pour la remonte que pour la descente.

Lorsque le prix du blé à Paris dépassera 25 francs par hectolitre, les prix du tarif seront également réduits à moitié par chaque tonne de substances alimentaires de toute nature, excepté les vins, pour lesquels le tarif ci-dessus sera maintenu.

Les permissionnaires pourront exiger le payement du tarif avant d'admettre un bateau dans un convoi.

14. Toute fraction de tonne sera comptée comme tonne entière.

Toute fraction de kilomètre sera comptée comme kilomètre entier.

15. Dans le cas où les permissionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la chaîne, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'ils sont autorisés à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai d'un an au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être autorisés par les décisions de l'administration supérieure prises sur la proposition des permissionnaires et rendues exécutoires par arrêté du préfet. La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur, conformément aux tarifs approuvés.

Toute traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois les permissionnaires seront libres de réduire, par mesure générale, à un droit fixe de 10 francs le tarif de traction des bateaux vides en retour qu'ils auraient remorqués à charge.

16. L'administration se réserve le droit de reviser les tarifs tous les cinq ans, après avoir pris l'avis des chambres de commerce des départements traversés par l'Yonne, sans toutefois que ces tarifs puissent être abaissés au-dessous des trois cinquièmes des prix fixés par l'article 13.

17. Les permissionnaires jouiront du droit de trématage soit en route, soit au passage des ponts et écluses :

1° Sur les bateaux halés par des chevaux ;

2° Sur les convois remorqués qui se font aider par des chevaux ;

3° Sur tous les autres bateaux qui se laisseraient gagner de vitesse par les toueurs.

18. Toutefois, ce droit ne sera maintenu aux permissionnaires qu'autant qu'il serait constaté que la vitesse des toueurs n'est pas inférieure à celle des remorqueurs libres.

19. La chaîne ou le câble devra être placé d'après les ordres de l'administration et maintenu de telle sorte que du côté du halage la moitié au moins du chenal navigable reste libre pour qu'au croisement avec les bateaux halés, ceux-ci conservent toujours le côté du chemin de halage.

Dans les rencontres, le toueur devra toujours ralentir le jeu de sa machine.

Les dispositions à suivre pour la traversée des dérivations et des barrages seront soumises par les permissionnaires à l'approbation de l'administration et ne pourront être mises à exécution qu'après avoir été autorisées par M. le ministre des travaux publics.

20. En ce qui concerne l'éclairage de nuit, les mesures à prendre en temps de brouillard pour éviter les rencontres, les passages des écluses et des ponts, les toueurs seront assimilés aux autres bateaux à vapeur marchant sur l'Yonne, et les convois qu'ils traînent aux convois remorqués par les remorqueurs libres.

21. Avant la signature du décret, les permissionnaires seront tenus de déposer un cautionnement de 40.000 francs, dont 20.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou en obligations de chemins de fer français, avec transport au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les 20.000 francs restant pourront être en immeubles. Ces diverses valeurs formeront le cautionnement de l'entreprise.

En cas de déchéance, le cautionnement deviendra la propriété de l'État.

22. Faute par les permissionnaires d'avoir établi le service dans les délais fixés ou de remplir les diverses obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance et seront tenus de vider les lieux.

L'administration aura toutefois la faculté de retenir telle partie du matériel fourni qu'elle jugera convenable, soit sur estimation à dire d'experts, soit en procédant à une réadjudication sur mise à prix du matériel retenu, au choix de l'administration.

23. En cas d'interruption totale ou partielle du service, l'administration se réserve la faculté de prendre immédiatement, aux frais et risques des permissionnaires, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, les permissionnaires n'ont pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

24. Les dispositions des articles précédents relatives à la déchéance des permissionnaires ne leur seront pas applicables, si le retard dans l'installation

du service ou l'interruption de l'exploitation provenait de force majeure régulièrement constatée.

25. La présente permission est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour la durée par l'article 3.

La révocation ne pourra être prononcée que dans la forme de la présente permission.

26. A l'expiration de la présente permission, les permissionnaires, s'ils ne sont pas chargés de continuer le service, seront tenus de vider les lieux ou de céder, à dire d'experts, au permissionnaire qui pourrait être appelé à leur succéder, telle partie de leur matériel que l'administration jugerait convenable de retenir pour la navigation du service, s'il y a lieu.

27. Les permissionnaires et les agents se conformeront aux règlements généraux faits ou à faire concernant la police de la navigation, ainsi qu'aux arrêtés particuliers qui seraient pris par les préfets de Seine-et-Marne et de l'Yonne, en exécution des décrets et ordonnances.

28. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents de l'administration.

29. Les contestations qui pourront s'élever entre l'administration et les permissionnaires au sujet du présent cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture de l'Yonne, sauf recours au Conseil d'État.

30. Il est expressément interdit aux permissionnaires de faire tout traité avec une ou plusieurs compagnies de chemins de fer, de faire toute cession de leur entreprise à ces compagnies ou d'opérer toute fusion avec elles.

31. Les permissionnaires seront soumis à la surveillance et au contrôle de l'administration; ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher les permissionnaires de s'écarter des dispositions qui leur seront prescrites par le présent cahier des charges.

32. Les permissionnaires devront faire élection de domicile à Auxerre; dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Yonne.

Le ministre des travaux publics,
Signé O. B. DE FOURTOU.

(N° 114)

[18 janvier 1873.]

Autorisation accordée au sieur Larmanjat *de placer sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, entre Laroche et Saint-Jean-de-Losne, un rail pour la circulation de locomotives de son système appliquées au halage des bateaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la demande présentée par le sieur *Larmanjat*, ingénieur civil à Paris, dans le but d'obtenir l'autorisation d'établir sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, entre Laroche et Saint-Jean-de-Losne, un service de locomotives destinées au halage des bateaux ;

Vu le projet présenté par le pétitionnaire et le tarif ainsi que le cahier des charges joints à ce projet ;

Vu les rapports des ingénieurs ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans les départements de la Côte-d'Or et de l'Yonne, notamment les avis des commissions d'enquête, en date des 29 avril et 18 mai 1872 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Dijon, en date du 29 mai 1872 ;

Vu les lettres des préfets de la Côte-d'Or et de l'Yonne, du 7 juin dernier ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 14 mars et 27 juin 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Le sieur *Larmanjat*, ingénieur civil, demeurant à Paris, est autorisé à placer sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, entre Laroche et Saint-Jean-de Losne, à ses frais, risques et périls, un rail pour la circulation de locomotives de son système, du poids de 4 tonnes, appliquées au halage des bateaux, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 18 janvier 1873, par le ministre des travaux publics.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

PERMISSION, TRACÉ, CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le sieur *Larmanjat*, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard de Magenta, n° 39, est autorisé à placer sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, à ses frais, risques et périls, un rail pour la circulation de

locomotives de son système, du poids de 4 tonnes, appliquées au halage des bateaux, sur un parcours de 242 kilomètres, entre Laroche et Saint-Jean-de-Losne.

2. Le rail sera posé sur une partie de la largeur de l'empierrement du chemin de halage, conformément aux indications qui seront données au demandeur par les ingénieurs du canal.

3. Tous les garages principaux ou intermédiaires seront établis en dehors de l'assiette du chemin de halage et sur des terrains achetés au besoin par le concessionnaire, en cas d'insuffisance de largeur des dépendances du canal.

4. En cas d'exécution et pendant la durée de l'autorisation, l'impétrant pourra proposer les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais elles ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation préalable de l'administration.

De son côté, l'administration pourra ordonner dans la disposition de la voie ferrée les modifications dont l'expérience ou les besoins du service public feraient reconnaître la nécessité. En aucun cas, ces modifications ne pourront donner ouverture à indemnité.

5. Les terrassements à exécuter par le concessionnaire pour la pose des rails seront effectués avec toute la célérité et les précautions nécessaires.

Les lieux momentanément modifiés par les dits terrassements seront rétablis dans leur état normal par le concessionnaire.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour contraventions aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers, en cas d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que l'administration rendra exécutoires contre le concessionnaire.

6. Le déchet résultant du démontage et du rétablissement de la chaussée sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour cette chaussée; ces fournitures seront faites par les soins et aux frais du concessionnaire, sous la surveillance des agents de l'administration.

7. Les chantiers devront être éclairés pendant la nuit et les travaux de construction suspendus les dimanches et jours fériés.

8. Les fers, fontes, bois et autres éléments constitutifs de la voie ferrée mixte devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination; ils seront agréés par les agents de la navigation avant leur emploi.

9. Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les indemnités pour tous dommages quelconques résultant des travaux ou de l'exploitation de la voie destinée au halage à vapeur sont à la charge du concessionnaire.

10. La voie et le service du halage seront mis en activité complète dans le délai d'une année, à partir de la date de l'insertion au *Bulletin des lois* du décret d'autorisation.

11. A mesure que les travaux seront terminés, les parties susceptibles d'être livrées utilement à l'exploitation, mais qui n'auront pas moins de 40 à 50 kilo-

mètres de longueur, pourront être, sur la demande du concessionnaire, l'objet d'une réception provisoire.

Sur le vu du procès-verbal de cette réception, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre les dites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale.

12. Après l'achèvement des travaux et dans le délai de quatre ans qui suivra leur réception, le concessionnaire fournira à l'administration un plan de la voie et de ses dépendances; à cet effet, les plans du bornage du canal lui seront communiqués sans déplacement.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

13. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir à ses frais le rail directeur et d'effectuer dans la chaussée du chemin de halage toutes les réparations auxquelles le dit entretien donnera lieu. L'administration continuera de supporter l'entretien intégral de la dite chaussée, nonobstant la faculté accordée au concessionnaire d'y faire circuler les locomotives employées à la traction. Néanmoins, s'il était reconnu que la circulation de ces locomotives donne lieu à des dégradations particulières entraînant une augmentation dans les dépenses normales de l'entretien, le surcroît de dépenses sera mis à la charge du concessionnaire, suivant état dressé par les ingénieurs et dûment approuvé par le préfet.

14. Le concessionnaire sera tenu de souffrir, sans aucune espèce d'indemnité, les chômages et les interruptions de service provenant du fait de la voie navigable.

15. Les agents et cantonniers que le concessionnaire jugera nécessaire d'instituer pour la police et l'entretien de la voie pourront être assermentés et, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

16. Les locomotives de halage devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines et notamment aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 20 avril 1866, relatif aux locomotives circulant sur les routes.

17. La vitesse de marche des locomotives ne dépassera pas 8 kilomètres à l'heure quand elles remorqueront les bateaux vides et 5 kilomètres quand elles remorqueront les bateaux à pleine charge.

18. A 400 mètres des traversées de routes et des tranchées ainsi que des courbes prononcées, l'approche de la machine devra être signalée au moyen du sifflet à vapeur.

19. Aux abords des ponts et des écluses, les vitesses de marche des bateaux halés par la locomotive devront être modérées, comme aussi à la rencontre d'autres bateaux, si cela est jugé nécessaire pour prévenir les accidents.

20. La réparation de toutes les dégradations et avaries causées par les loco-

motives ou par les bateaux remorqués, aux chemins de halage, aux berges, ouvrages de toute nature et plantations, sera à la charge du concessionnaire, sauf son recours contre les bateliers.

21. Les bateaux halés par les locomotives seront assimilés aux bateaux faisant un service régulier et accéléré, conformément aux règlements de police du canal en date du 11 décembre 1855; ils auront le droit de trématage sur tous les autres bateaux marchant dans le même sens avec des vitesses moindres, quel que soit leur moteur. Ce droit leur sera acquis, savoir :

Dans les biefs ayant moins de 500 mètres de longueur;

Dans les biefs ayant une longueur supérieure à 500 mètres, lorsque la locomotive sera précédée par d'autres bateaux qui se trouveraient à moins de 500 mètres de l'écluse vers laquelle ils se dirigent; l'approche de la machine sera annoncée par un sifflet à vapeur; à ce signal, les bateaux devront s'arrêter.

22. Le droit de trématage ou de priorité sera également acquis aux bateaux remorqués par la machine, lorsqu'en approchant des tranchées elle sera précédée comme ci-dessus par d'autres bateaux qui se trouveront à moins de 500 mètres de l'entrée des dites tranchées.

Au signal du sifflet à vapeur, les bateaux ordinaires devront s'arrêter.

Il en sera de même pour les bateaux marchant en sens contraire qui se trouveraient à l'autre extrémité de la tranchée et devront s'arrêter à l'entrée, sans s'y engager.

23. Pendant la nuit et, en cas de brouillards épais, pendant le jour, chaque machine portera à l'avant un feu blanc qui sera allumé au coucher du soleil et ne pourra être éteint qu'à son lever.

24. Le concessionnaire pourra n'attacher qu'un seul homme au service de la machine.

25. La navigation sur les biefs et le passage aux écluses auront lieu librement le jour et la nuit, conformément au règlement précité.

26. A moins de circonstances exceptionnelles, les locomotives ne pourront stationner d'une manière prolongée sur les parties du halage qui servent également de voie publique.

L'alimentation d'eau et de charbon et le décrassage des grilles ne pourront se faire que dans les garages, aux écluses ou endroits déterminés.

27. Chaque locomotive portera un numéro d'ordre et un nom particulier. En cas d'explosion ou d'accidents ayant occasionné la mort ou des blessures graves, il sera procédé conformément aux prescriptions de l'article 30 du décret du 25 janvier 1865.

Les contraventions seront constatées, poursuivies et réprimées, suivant le cas, conformément aux lois des 30 mai 1851 et 21 juillet 1856 ainsi qu'aux dispositions de l'article 471 du Code pénal et des articles 1382 et suivants du Code Napoléon.

28. Le concessionnaire sera soumis à la surveillance et au contrôle de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Les contraventions aux obligations imposées au permissionnaire seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents de l'administration.

TITRE III.

DURÉE DE LA PERMISSION, DÉCHÉANCE, CAUTIONNEMENT.

29. La durée de l'autorisation accordée pour l'établissement d'un rail sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, dont l'usage est cédé gratuitement au concessionnaire, sera de quarante ans. Elle commencera à courir du jour de la réception générale stipulée en l'article 11.

30. A l'expiration de la présente autorisation, le concessionnaire, s'il n'en a pas obtenu une nouvelle pour continuer l'exploitation, sera tenu soit de vider les lieux et de les remettre dans leur état primitif, soit de céder, à dire d'experts, au concessionnaire qui pourrait être appelé à lui succéder telle partie de son matériel que l'admininistration jugerait convenable de retenir pour la continuation du service, ainsi que les bâtiments, gares, stations affectés à l'exploitation, l'outillage des ateliers et les approvisionnements pour six mois.

31. Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement terminé ses travaux dans les délais fixés en l'article 10, comme aussi de remplir les diverses obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance.

L'administration, dans ce cas, et selon ce qu'elle jugera convenable, pourra ordonner la suppression pure et simple des travaux aux frais du concessionnaire et la remise des lieux en l'état primitif, ou procéder comme il est dit à l'article 30 pour le cas de l'expiration de la durée de l'autorisation.

32. En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, toutes les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

La déchéance pourra être prononcée, si trois mois après l'interruption le concessionnaire n'a pas justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation.

33. Les dispositions relatives à la déchéance stipulée dans les articles 31 et 32 ne seraient pas applicables, si les retards dans l'exécution des travaux, dans l'interruption partielle ou totale de l'exploitation résultaient de cas de force majeure ou de circonstances imprévues régulièrement constatées.

34. L'autorisation accordée au sieur *Larmanjat* ne fait nullement obstacle à ce que l'administration autorise tout autre mode de halage concurrent, et, dans ce cas, le sieur *Larmanjat* ne pourra jamais être admis à réclamer aucune indemnité ni aucun dédommagement quelconque. Toutefois, pendant la durée de la présente concession, personne ne sera admis à exploiter sur le canal de Bourgogne un système de halage de même nature que celui du concessionnaire, c'est-à-dire à employer pour la traction une locomotive guidée sur un seul rail au moyen de roues directrices verticales.

35. Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de son exploitation sans l'autorisation de l'administration.

Il ne pourra faire des traités avec les compagnies de chemins de fer, ni de fusion avec elles.

36. Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire, avant la signature du décret, et dans le mois qui suivra l'autorisation, à moins de circonstances majeures dûment constatées, sera tenu de déposer un cautionnement de 50.000 francs, qui lui seront restitués par cinquième, sur la proposition des ingénieurs du canal, proportionnellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'entier achèvement et la réception générale stipulée en l'article 11.

En cas de déchéance du concessionnaire prévue aux articles 31 et 32, le cautionnement ou la partie qui ne lui aurait pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Faute de dépôt du cautionnement dans le délai prescrit, l'autorisation sera périmée de plein droit.

37. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Paris ou à Dijon.

En cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat de la préfecture de Dijon.

TITRE IV.

TAXES RELATIVES AU REMORQUAGE DES BATEAUX.

38. Pour rémunérer le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toute les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les taxes ci-après déterminées :

DISTANCES A PARCOURIR.	PRIX du kilomètre.	
	1re classe.	2e classe.
	fr.	fr.
1° Coque du bateau	0,750	0,750
2° Pour moins de 100 kilomètres, par tonne	0,012	0,006
3° De 100 à 150 kilomètres, par tonne	0,010	0,005
4° De 150 à 200 kilomètres, par tonne	0,009	0,0045
5° Au-dessus de 200 kilomètres, par tonne	0,008	0,004

Ces prix, qui comprennent tous les faux frais de traction, pourront être exigés avant le départ du bateau par le concessionnaire.

39. Les droits de traction à percevoir pour les bateaux qui navigueront la nuit, c'est-à-dire entre le coucher du soleil et son lever, ne pourront s'élever à plus de la moitié en sus des prix ci-dessus.

Toutefois, le prix de traction de la coque d'un bateau vide pendant la nuit ne sera pas supérieur au prix de traction pendant le jour.

40. Toute fraction de tonne sera comptée comme tonne entière, et toute fraction de kilomètre comme kilomètre entier.

41. Lorsque le concessionnaire jugera convenable d'abaisser les taxes qu'il est autorisé à percevoir, il ne pourra les relever qu'après le délai de six mois.

42. Tous changements apportés dans les tarifs devront être autorisés par l'administration et annoncés par des affiches un mois à l'avance.

43. La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur, conformément aux tarifs approuvés.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure interdit. Toutefois, le concessionnaire sera libre de modérer le prix de traction des bateaux vides en retour qu'il aurait remorqués à charge, en se conformant toutefois aux dispositions de l'article 41 pour la durée et de l'article 42 pour la publicité des conditions d'abaissement des prix.

44. Le concessionnaire pourra transporter des marchandises pour son propre compte, mais sous la condition expresse que les bateaux autres que les siens seront, à quelque moment qu'ils se présentent, toujours halés les premiers.

45. La présente autorisation, comme toute autorisation accordée sur le domaine public, est révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé par l'article 29. Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que pour cause d'intérêt public et par un décret délibéré en Conseil d'État, après une enquête dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834.

46. L'administration se réserve la faculté de reviser, s'il y a lieu, tous les cinq ans, les chiffres du tarif maximum des droits à percevoir. Toutefois les taxes maxima stipulées à l'article 38 seront maintenues pendant dix ans, à partir de la date de l'insertion au *Bulletin des lois* du décret d'autorisation, et aucune révision ne pourra être faite ultérieurement qu'après qu'on aura rempli de nouveau toutes les formalités qui auront précédé le premier établissement du dit tarif.

47. Les contestations qui pourraient s'élever entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution du présent cahier des charges ou de son interprétation seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Côte-d'Or, sauf recours au Conseil d'État.

48. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

49. Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation de l'entreprise.

Le présent cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics.

Versailles, le 18 janvier 1873.

Le Ministre des travaux publics,
Signé O. B. DE FOURTOU.

(N° 115)

[18 janvier 1873.]

Autorisation accordée à la compagnie des chemins de fer de l'Est d'employer sur les voies principales de son réseau des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 11 juin 1863, approuvant la convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Vu le cahier des charges annexé au décret du 11 juin 1859, et spécialement l'article 19, portant les dispositions suivantes :

« Les voies seront établies d'une manière solide et avec des ma-« tériaux de bonne qualité.

« Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par « mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont « posés sur traverses, et de 30 kilogrammes, dans les cas où ils « seraient posés sur longrines ; »

Vu la demande présentée par la compagnie des chemins de fer de l'Est, le 14 juin dernier, à l'effet d'être autorisée à employer sur les voies principales de son réseau des rails en acier du poids de 30 kilogrammes, par dérogation aux dispositions de l'article 19 du cahier des charges ;

Vu les rapports de l'ingénieur ordinaire des mines et de l'inspecteur général des ponts et chaussées chargés du service du contrôle, lesdits rapports concluant à ce que la compagnie des chemins de fer de l'Est obtienne de la part de l'administration une autorisation semblable à celle qui a été accordée à la compagnie du chemin de fer du Nord par le décret du 26 février 1872 ;

Vu l'avis du conseil des ponts et chaussées (première section), en date du 30 octobre dernier ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer de l'Est est autorisée à employer sur les voies principales de son réseau des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, par dérogation à l'article 19 du cahier des charges annexé au décret du 11 juin 1859.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 116)

[20 janvier 1873.

Exercice 1873. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord, pour la construction des chemins de fer d'Epinay à Luzarches et d'Arras à Etaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de 1873, chapitre XLIII (*Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1.187.500 francs, pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie du chemin de fer du Nord.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 117)

[20 janvier 1873.]

Exercice 1873. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la construction des lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Séverac, avec embranchement sur Marvejols.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XLIII (*Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1.250.000 francs, applicable à la construction des lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Sévérac, avec embranchement sur Marvejols.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer du Midi.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 118)

[20 janvier 1873.]

Exercice 1873. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer de la Vendée, pour la construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 100.000 francs, applicable aux travaux de construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer de la Vendée.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 119)

[20 janvier 1873.]

Exercice 1873. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXV (*Amélioration des rivières*), un crédit de 108.000 francs pour la canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 120)

[20 janvier 1873.]

Exercice 1873. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Gravelines, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 75.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Gravelines.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Gravelines.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 121)

[20 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 septembre et 16 octobre 1872 ;

Le Conseil d'État entendu ;

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement d'une prise d'eau dans la rivière d'Yonne, pour l'alimentation des machines à la gare de Saint-Julien-du-Sault, présenté par la compagnie, le 17 juin 1872, avec détail estimatif montant à	50.400
Projet d'agrandissement du réservoir de la gare de Darcey, présenté par la compagnie le 22 juin 1872, avec détail estimatif réglé à. . .	18.480
Projet d'agrandissement de la halle des messageries à la gare de Perrache, présenté par la compagnie le 1er juillet 1872, avec détail estimatif montant à	21.300
Ensemble.	90.180

Les travaux qui doivent être exécutés dans la rivière d'Yonne et

sur l'accotement de la route départementale n° 27 ne pourront être entrepris qu'en vertu d'une autorisation du préfet de l'Yonne, après que les ingénieurs de la navigation et du service ordinaire auront été consultés.

La compagnie se conformera, lors de l'établissement de la pompe à vapeur projetée, aux lois et règlements relatifs aux appareils à vapeur.

2. La dépenses des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 122)

[20 janvier 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les loi et décret du 22 mai 1869, portant approbation de la convention passée, le même jour, entre l'État et la compagnie du chemin de fer du Nord, et spécialement les articles 5, 6, 7 et 9 de la dite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter, sur son ancien réseau, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 22 mai 1869;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 16 et 23 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs
Projet de prolongement de l'aqueduc établi latéralement au passage à niveau de la gare d'Enghien, présenté le 13 janvier 1872, avec détail estimatif montant à	2.400

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'établissement d'une station à la Faloise, présenté le 19 juin 1872, avec détail estimatif montant à	48.160

LIGNE DES HOUILLIÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'agrandissement de la gare de Lens, présenté le 2 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à	308.000
Ensemble	358.560

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. A la gare de Lens, la compagnie devra disposer des disques dont les manœuvres seront solidaires de celles des aiguilles éloignées, notamment de l'aiguille G, de telle sorte que les trains venant de Lille, de Douai ou d'Arras, auxquels on ouvrira l'entrée en gare par la voie de service de gauche, ne puissent rencontrer au croisement A un train venant d'une des voies de garage ou de manœuvre situées sur la gauche de la station.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 123)

[20 janvier 1873.]

Exercice 1872. — *Ouverture d'un crédit, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commeree du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics sur les

fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1872, chapitre XXXVI (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 100.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 124)

[8 février 1873.]

Séquestre. — Chemin de fer de Perpignan à Prades.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 18 juin 1863, autorisant l'adjudication du chemin de fer de Perpignan à Prades ; ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 29 août 1863, approuvant l'adjudication du chemin de fer de Perpignan à Prades ;

Vu le procès-verbal de réception de la section de Perpignan à la station d'Ille, en date du 8 décembre 1868, le dit procès-verbal dressé en exécution de l'article 27 du cahier des charges ci-dessus visé et constatant que ladite section est en état d'être livrée à l'exploitation ;

Vu les décisions du ministre des travaux publics, en date des 9 et 15 décembre 1868, autorisant la mise en exploitation de la section de Perpignan à Ille ;

Vu la lettre de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Perpignan à Prades, en date du 4 février 1873, par laquelle elle déclare que les combinaisons destinées à assurer la réorganisation de ses services et l'achèvement de la ligne ne paraissent plus avoir aucune chance de réalisation, et demande que ledit chemin de fer soit placé sous le séquestre administratif ;

Considérant que la compagnie se trouve, quant à présent, à raison de sa situation financière, dans l'impossibilité d'assurer la continuation de l'exploitation entre Perpignan et Ille du chemin de fer qui lui a été concédé, et de terminer les travaux restant à achever entre Ille et Prades ;

Considérant que la ligne de Perpignan à Prades a été concédée dans un intérêt public, pour desservir les mines de fer du département des Pyrénées-Orientales ; qu'il est du droit et du devoir du gouvernement d'en assurer l'achèvement et l'exploitation ;

Que la mesure la plus efficace à prendre à cet effet est de placer le chemin sous séquestre, ainsi que la compagnie elle-même le demande, en réservant tous les droits des actionnaires et des tiers ;

Considérant que cette mesure est urgente,

Décrète :

Art. 1er. Le chemin de fer de Perpignan à Prades, y compris le matériel fixe et le matériel roulant affecté à l'exploitation, est placé sous séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du ministre des travaux publics, lequel pourvoira, en outre, à la continuation et à l'achèvement des travaux du dit chemin.

2. M. *Tastu-Collet*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé administrateur du séquestre.

3. Il sera procédé immédiatement, d'une part, à la vérification de la situation financière de la compagnie au jour de l'établissement du séquestre, par un inspecteur général des finances, et d'autre part, à la constatation de l'état des travaux du chemin à la même époque, par un inspecteur général des ponts et chaussées.

4. A partir de ce jour, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront exclusivement appliqués tant au service de l'exploitation de la partie actuellement ouverte qu'à la continuation et à l'achèvement des travaux non encore terminés.

Les droits et les intérêts des actionnaires et des tiers sont et demeurent formellement réservés.

5. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 125)

[10 février 1873.]

Exercice 1872. — *Ouverture d'un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécutiou de divers travaux publics.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er: Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'éxercice 1872 (1re et 2e section), un crédit de 181.086f,82.

Cette somme de 181.086f,82 est répartie de la manière suivante entre les chapitre de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

			fr. c.
Chap.	XI.	Routes et ponts.	70.817,11
—	XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	30.012,06
—	XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	10.217,11
—	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	20.473,74
—	XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	334,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap.	XXIX.	Lacunes des routes nationales.	12.500,00
—	XXXIII.	Construction de ponts.	4.250,00
—	XXXIV.	Amélioration des rivières.	1.500,00
—	XXXV.	Établissement de canaux de navigation.	20.000,00
—	XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	10.000,00
—	XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole.	982,80
		Ensemble comme ci-dessus.	181.086,82

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1872.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	1re SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI. ROUTES ET PONTS.	fr. c.
Ardèche	Construction de trottoirs sur les routes nationales nos 102 et 104, à Aubenas	4.500,00
Côtes-du-Nord	Élargissement de la route nationale n° 168, dans la traverse de Plancoët	1.000,00
Gers	Amélioration de la route nationale n° 131, dans la traverse de Condom	2.000,00
Gironde	Entretien de la route nationale n° 137, dans la traverse de Blaye	289.30
	Entretien des routes nationales dans la traverse de Libourne	222,06
	Restauration du pavage de la route nationale n° 10, entre le cours d'Albret et la rue Fonfrède, à Bordeaux	32.000,00
	Entretien des routes nationales dans la traverse de Bordeaux	8.976,29
Isère	Construction d'un aqueduc en remplacement d'un cassis sur la route nationale n° 92, dans la traverse de Saint-Marcellin	780,00
Jura	Amélioration du chemin des Landes et de la partie du chemin de grande communication n° 29 classés comme annexes de la route nationale n° 5	1 000,00
Lot-et-Garonne	Travaux de consolidation de la route nationale n° 127, en face et immédiatement en aval de la place Saint-Pierre, à Tonneins	8.000,00
Manche	Élargissement de la route nationale n° 175, dans la traverse de Villedieu	377,10
Puy-de-Dôme	Amélioration de la route nationale n° 9, dans la traversée de la place du Poids-de-Ville, à Clermont-Ferrand	750,00
Sarthe	Amélioration de la route nationale n° 138 *bis*, dans la traverse de Savigné-l'Évêque	4.500,00
Seine-et-Oise	Construction d'un égout sous la route nationale n° 15, dans la traverse de Pontoise	5.922,36
	Total du chapitre XI	70.317,11
	CHAPITRE XII. NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Alpes (Basses-)	Construction d'une digue sur la Bléone, en aval du pont de la Javie	2.459,77
Côte-d'Or	Entretien des quais de la Saône, dans la commune de Saint-Jean-de-Losne	150,00
Dordogne	Restauration du barrage du pertuis de Toulon-sur-l'Isle	5.610,00
Drôme	Endiguement de l'Isère au quartier des Lilas, à Châteauneuf-d'Isère	2.350,00
Landes	Construction d'un aqueduc sur le ruisseau de Mestade	300,00
Lot-et-Garonne	Travaux de défense de Tonneins contre la Garonne	15.600.00
	A reporter	26.469,77

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	28.469,77
Nièvre.	Entretien des pertuis de la Haute-Yonne.	700,00
Nord.	Amélioration de la rivière de la Scarpe.	68,34
Pas-de-Calais. .	Entretien du pont de Saint-Momelin.	1.617,74
	Entretien des quais de la Nive.	285,00
Saône (Haute-).	Entretien du port de Gray.	750,00
Var.	Travaux de défense de la vallée d'Aups contre les inondations.	121,21
	Total du chapitre XII.	30.012,06
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Charente-Inférieure.	Construction du pont de Beaugeay, sur le canal de la Charente à la Seudre.	1.442,00
Meurthe-et-Moselle.	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse et à la Saône.	1.000,00
Meuse.	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse et à la Saône.	4.910,00
Nord.	Entretien des ponts sur la Sambre.	898,83
	Entretien du canal de la Sensée.	119,85
Somme.	Reconstruction du ponceau en face de l'écluse de Moutiers, sur le contre-fossé du canal de la Somme.	1.000,00
Tarn.	Entretien du barrage de Lamothe-Gardès, sur le Tarn.	846,43
	Total du chapitre XIII.	10.217,11
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Calvados.	Travaux de démolition des estacades du port d'Isigny.	1.200,00
	Construction d'une digue au pied de la falaise de Villerville.	2.500,00
Gironde.	Entretien des ports de Macau, de Bourg, de Planac et de Libourne.	2.598,50
Hérault.	Agrandissement du port de Mèze.	2.000,00
	Entretien des ports de Mèze, de Marsaillan, de Balarue et de Bouzigues.	3.175,00
Ille-et-Vilaine. .	Indemnités aux officiers et maîtres de port pour renseignements météorologiques.	240,00
Manche.	Prolongement et exhaussement de la jetée du port Racine.	1.500,00
Nord.	Réparation de la chaussée du quai du canal de la Cunette, au port de Dunkerque.	1.430,00
Pas-de-Calais. .	Indemnités aux officiers et maîtres de port pour renseignements météorologiques.	240,00
	Entretien du boulevard de Daunou.	2.750,24
	Portion de traitement de l'agent chargé du service des tirages à la mer, dans le port de Calais.	600,00
	Construction d'un perré et consolidation des falaises au port du Portel.	2.000,00
Pyrénées (Basses-).	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	240,00
	Total du chapitre XIV.	20.473,74
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE CURAGE ET DE DESSÈCHEMENT.	
Drôme.	Recettes effectuées sur le canal séquestré de Pierrelatte.	334,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	fr. c.
Pyrénées (Basses-)	Entretien de la route thermale n° 3 *bis*.	2.500,00
Haute-Savoie. .	Construction de la route n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	10.000,00
	Total du chapitre XXIX.	12.500,00
	CHAPITRE XXXIII.	
	CONSTRUCTION DE PONTS.	
Allier.	Construction d'un pont à établir sur le Cher, à Urçay.	4.250,00
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Haute-Savoie. .	Construction du port des Marquisats, sur le lac d'Annecy.	1.500,00
	CHAPITRE XXXV.	
	ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Saône-et-Loire.	Construction de la rigole navigable de l'Arroux.	20.000,00
	CHAPITRE XXXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Loire-Inférieure.	Reconstruction du pont de la Bourse, au port de Nantes.	10.000,00
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Corse.	Taxes payées par divers propriétaires usagers des canaux d'irrigation de la Casinca.	982,80

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAP. XI.	Routes et ponts.	70.817,11
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	30 012,06
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	10.217,11
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	20.473,74
— XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de curage et de desséchement.	334,00
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales.	12.500,00
— XXXIII.	Construction de ponts.	4.250,00
— XXXIV.	Amélioration des rivières.	1.500,00
— XXXV.	Établissement de canaux de navigation.	20.000,00
— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	10.000,00
— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole.	982,80
	Total général.	181.086,82

Vu pour être annexé au décret en date du 10 février 1873, enregistré sous le n° 125.

Le Ministre des travaux publics,
Signé O. B. DE FOURTOU.

(N° 126)

[25 février 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 3 juillet, 27 novembre et 18 décembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet d'établissement d'une voie spéciale et de déplacement du pont à bascule, à la station de Saint-Leu, présenté le 30 octobre 1872, avec un détail estimatif montant à.	16.192

LIGNE DE SOISSONS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'établissement d'une voie de manœuvre à la gare de Laon, présenté le 23 octobre 1872, avec un détail estimatif montant à. .	28.000

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement de voies et de plaques tournantes à la station de Longpré, présenté le 3 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	12.320

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'agrandissement de la lampisterie à la gare de Fives, présenté le 25 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	3 136
Projet d'établissement de nouvelles voies à la même gare, présenté le 4 octobre 1872, avec un détail estimatif montant à.	54.880
A reporter.	114.528

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

	francs.
Report.	114.528
Projet d'établissement de voies de manœuvres à la gare des usines de la Sambre, présenté le 29 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	78.400

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet de prolongement jusqu'à la porte du belvédère de la nouvelle voie du quai des Hollandais, à Dunkerque, présenté le 28 mars 1872, avec un détail estimatif montant à.	12.320
Ensemble.	205.248

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 127)

[25 février 1873.]

Approbation de divers travaux a exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 30 octobre, 13 et 20 novembre 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

	francs.
Projet d'installation d'un appareil pour essayer les rails à la gare d'Ermont présenté le 7 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	5.040
Projet de remaniement des voies de la gare de Creil et d'établissement. à cette gare, d'un bureau pour les agents du service des marchandises et d'un hangar pour la réparation du petit matériel, présenté le 20 août 1872, avec un détail estimatif montant à. . .	115.250

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY.

Projets d'un nouveau puits pour l'alimentation de la gare de Chantilly, présenté le 16 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	15.120

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la station de Ribécourt, présenté le 26 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à.	3.808
Projet d'établissement d'une voie de transbordement à la gare de Saint-Quentin, présenté le 3 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	7.392
Projet de construction, à la station de Tergnier, d'un logement pour l'inspecteur de l'exploitation, présenté le 30 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	10.752

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'installation d'un nouveau dortoir pour les mécaniciens à la gare de Jeumont, présenté le 21 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	728
Projet d'établissement, à la même station, d'une nouvelle voie de garage pour cent wagons, présenté le 14 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	23.304

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet d'établissement de deux nouvelles voies de garage à la station de Lourches, présenté le 17 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	31.360

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Projet d'établissement d'une prise d'eau au garage de la Deûle, présenté le 13 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à. . . .	5.040

LIGNE DE LILLE A MOUSCRON.

Projet d'établissement d'une pompe à la gare de Tourcoing, présenté	
A reporter.	217.794

	francs.
Report.	217.794
le 11 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à.	168
Projet de construction d'un hangar à la même station, présenté le 3 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	36,960
Projet d'installation de nouveaux bureaux pour la douane et d'élargissement d'un quai à la même gare de Tourcoing, présenté le 10 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	6.720
Projet d'allongement de la halle à marchandises de la station de Wasquehal, présenté le 10 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	28.000

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE

Projet d'installation de bornes-fontaines avec robinet à la gare des marchandises d'Hazebrouck, présenté le 29 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à.	896
Projet d'agrandissement des bureaux de la même gare, présenté le 27 juillet 1872, avec un détail estimatif montant à.	12.880

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet de construction d'une citerne à la gare de Marquise, présenté le 25 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	616

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet d'installation de deux plaques tournantes et d'une voie transversale à la station de Vitry, présenté le 19 août 1872, avec un détail estimatif montant à.	6.160

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement d'un hangar à marchandises et d'un treuil à la gare de Farbus, présenté le 16 septembre 1872, avec un détail estimatif montant à.	17.920
Ensemble	328.114

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 128)

[11 décembre 1871.]

Travaux publics. — Expropriation. — Fortifications de Paris. — Terrains non employés. — (Sieur Ancelle.)*— Remise des terrains à l'administration des domaines. — Décision postérieure du ministre de la guerre refusant la rétrocession. — Défaut d'avis publié dans les formes prescrites par l'article* 61 *de la loi du* 3 *mai* 1841. *— Excès de pouvoirs. — Le ministre de la guerre a fait remise à l'administration des domaines, pour être aliénée, d'une parcelle de terrain vendue à l'Etat comme comprise dans le périmètre des fortifications de Paris et qui avait été d'abord réservée pour un établissement militaire; — les ayants droit des vendeurs se sont alors adressés au ministre des finances pour obtenir que cette parcelle leur fût rétrocédée en vertu de l'article* 60 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *et par décision concertée entre les ministres des finances et de la guerre, le prix de la rétrocession a été fixé et porté à la connaissance des réclamants : — Dans ces circonstances, le ministre de la guerre ne pouvait plus réclamer la réintégration de cette parcelle dans le domaine militaire et en reprendre possession, en se fondant sur ce que la publication de l'avis prescrit par l'article* 61 *de la loi du* 3 *mai* 1841 *n'aurait pas eu lieu* (*).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Narcisse-Désiré Ancelle, ancien notaire, et la dame Louise-Julie Blondel, son épouse, demeurant ensemble à Neuilly (Seine), route de la Révolte, n° 11, et dirigés contre une décision, en date

(*) Voir les arrêts des 4 avril 1856 (Déabriges); *Ann.* 1856, p. 433; 27 mars 1862 (Dobler); *Ann.* 1862, p. 606; 16 août 1862 (Bertrand); *Ann.* 1863, p. 37; 29 janvier 1863 (Aubert); *Ann.* 1863, p. 259; 24 juin 1868 (demoiselle Jaumes); *Ann.* 1869, p. 517; 26 juin 1869 (veuve Videau); *Ann.* 1869, p. 1018.

du 13 novembre 1869, par laquelle le ministre de la guerre s'est refusé à ordonner la rétrocession à leur profit d'une parcelle de terrain de 14 ares 71 centiares située sur le territoire de l'ancienne commune de Belleville et acquise de leurs auteurs, par voie d'expropriation, pour les travaux de fortifications; décision motivée sur ce que la question de savoir si des terrains, acquis ou expropriés pour des travaux publics, sont devenus inutiles, implique une appréciation de faits du domaine exclusif de l'administration; et d'autre part, sur ce que, si les terrains dont s'agit avaient été remis à l'administration des domaines pour être aliénés suivant procès-verbaux des 31 janvier 1861 et 23 janvier 1864, la reprise desdits terrains par l'administration de la guerre aurait eu lieu avant la publication de l'avis prescrit par l'article 61 de la loi du 3 mai 1841; sur ce que, enfin, et en fait, les terrains dont s'agit, compris en 1841 dans le périmètre des fortifications de Paris, et réservés pour un établissement militaire, doivent être affectés à des constructions formant le complément desdites fortifications et recevoir ainsi la destination pour laquelle ils ont été acquis; ladite requête et ledit mémoire tendant à l'annulation de la décision ci-dessus visée, avec toutes les conséquences de droit, pour excès de pouvoirs et violation de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, par le motif que le ministre de la guerre et celui des finances ayant, à la suite de la remise faite au domaine du terrain dont s'agit, et à la demande des requérants, qui rendait inutile la publication de l'avis prescrit par l'article 61 précité, consenti à la rétrocession du terrain, le 30 mars 1868, et l'inutilité de ce terrain pour les travaux projetés ayant été ainsi reconnue, il n'appartenait plus au ministre de la guerre d'en reprendre possession sans avoir préalablement obtenu une nouvelle déclaration d'utilité publique, et que, en agissant autrement, le ministre a excédé ses pouvoirs et violé la loi du contrat :

Vu la décision attaquée :

Vu les observations par lesquelles le ministre de la guerre conclut au rejet du pourvoi des sieur et dame Ancelle par les motifs déjà donnés à l'appui de la décision attaquée, par le motif, en outre, que les faits intervenus entre les administrations de la guerre et des finances et les requérants au sujet de la rétrocession du terrain ne constituaient pas un contrat et ne sauraient avoir pour effet de modifier le droit de l'administration de la guerre, attendu que ces faits n'avaient pas été précédés de la publication de l'avis prescrit par l'article 61 de la loi du 3 mai 1841 pour mettre tous les intéressés en demeure d'exercer leur droit, et-

qu'il n'était dès lors pas établi que les sieur et dame Ancelle fussent les seuls ayants droit des anciens propriétaires expropriés :

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Considérant que, aux termes de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, les anciens propriétaires des terrains qui ont été acquis pour des travaux d'utilité publique ont droit à en obtenir la remise, lorsque ces terrains n'ont pas reçu cette destination ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le ministre de la guerre avait fait remise à l'administration des domaines, suivant procès-verbaux des 31 janvier 1861 et 23 janvier 1864, pour être aliénée, d'une parcelle de terrain de 14 ares 71 centiares, vendue à l'État, en 1841, par les héritiers Cavilier et les sieur et dame Serette, et faisant partie des terrains, dits des Tourelles, compris dans le périmètre des fortifications de Paris et réservés pour un établissement militaire en arrière des fronts 17 et 18 de l'enceinte;

Considérant que, si l'État n'a pas fait procéder, aux termes de l'article 61 de la loi du 3 mai 1841, à la publication d'un avis faisant connaître que l'administration était dans le cas de revendre, il n'est pas contesté que, postérieurement à la remise aux domaines, les sieur et dame Ancelle s'adressèrent à plusieurs reprises au ministre des finances, comme étant aux droits des vendeurs, pour obtenir que la parcelle dont il s'agit leur fût rendue en vertu de l'article 60 précité de la loi du 3 mai 1841 ; et que, à la suite de ces demandes, le directeur des domaines informait les requérants que, par décision du 30 mars 1868, concertée entre les ministres des finances et de la guerre, il avait été reconnu que la parcelle dont s'agit pouvait être rétrocédée aux représentants des anciens propriétaires moyennant 1.177 francs; que, dans ces circonstances, il n'appartenait plus au ministre de la guerre de réclamer postérieurement la réintégration de la dite parcelle dans le domaine militaire, et d'en reprendre possession ainsi qu'il a été fait par procès-verbal du 30 septembre 1869; que, dès lors, c'est également à tort que, par sa décision, en date du 13 novembre 1869, le dit ministre a rejeté la réclamation des sieurs et dame Ancelle, tendant à ce qu'il fût donné suite à la remise de cette parcelle conformément à l'article 60 de la loi du 3 mai 1841 ;

Art. 1er. La décision du ministre de la guerre, en date du 13 novembre 1869, ci-dessus visée, est annulée.

(N° 129)

[11 décembre 1871.]

Travaux publics. — Entrepreneur. — Décomptes mensuels substitués au décompte général. — Décret rendu au contentieux. — Révision demandée au conseil de préfecture, pour erreurs matérielles ou omissions. — Article 541 du Code de procédure civile. — Chose jugée. — Chefs de réclamations non recevables. — Expertise. — (Sieur Barbouteau.) — *Un précédent arrêt du Conseil d'État a décidé qu'un entrepreneur n'était pas fondé à demander qu'il fût dressé un décompte général de tous les travaux de son entreprise après qu'un nouveau mode de liquidation substitué, en vertu d'un arrêté ministériel, à celui qu'avait prévu le cahier des charges, avait été exécuté par lui sans réserve; — néanmoins l'entrepreneur a formé un nouveau recours devant le conseil de préfecture contre certaines parties des décomptes de son entreprise, en se prévalant d'erreurs matérielles ou d'omissions qui y auraient été commises; — décidé que l'arrêté du conseil de préfecture, qui a ordonné une expertise sur plusieurs chefs de la demande, en écartant comme non recevables les réclamations qui ne lui ont pas paru fondées sur des erreurs matérielles ou des omissions, doit être maintenu, alors que le réclamant ne justifie pas que l'appréciation faite par l'arrêté attaqué soit erronée.*

Suite de l'arrêt du 11 janvier 1866 (Barbouteau), *Ann.* 1867, p. 16 et 18.

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées pour le sieur Barbouteau, entrepreneur des travaux de maçonnerie à effectuer pour la reconstruction de l'Institution des Sourdes et Muettes de Bordeaux, les dites requêtes tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, en date du 28 août 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de la Gironde, statuant sur la réclamation de cet entrepreneur tendant à la révision du décompte de son entreprise pour erreurs ou omissions, a ordonné une expertise sur un certain nombre de chefs de la dite demande et a rejeté les autres comme non recevables, par le motif qu'ils n'étaient que la reproduction de réclamations déjà rejetées par un décret rendu au contentieux le 11 janvier 1866;

Ce faisant, attendu que le décret précité ayant seulement décidé l'application du mode de comptabilité établi par le décret du 25 janvier 1862, et la réclamation portée devant le conseil de préfecture n'ayant pour objet que la révision, pour erreurs commises, de certains articles des décomptes mensuels, l'autorité de la chose jugée ne pouvait être opposée à l'entrepreneur; que, d'ailleurs, alors même que le décret précité eût arrêté définitivement le décompte, celui-ci pourrait cependant être revisé pour causes d'erreurs matérielles ou d'omissions; condamner l'État à payer au requérant les sommes réclamées, avec intérêts et les intérêts des intérêts; subsidiairement, dire que le mandat des experts chargés d'examiner une partie des chefs de la réclamation sera étendu à tous les autres chefs, condamner l'État aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu les observations du ministre des Beaux-Arts tendant au rejet de la requête, par le motif que ladite requête n'est que la reproduction, sauf une réduction dans le chiffre de la demande, de la réclamation antérieure du sieur Barbouteau, sur laquelle il a été statué par le décret rendu au contentieux le 11 janvier 1866;

Vu le décret rendu au contentieux, le 11 janvier 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 451 du Code de procédure civile;

Considérant qu'il a été décidé, par le décret rendu au contentieux le 11 janvier 1866, ci-dessus visé, que le sieur Barbouteau n'était pas fondé à demander qu'un décompte général de son entreprise fût dressé, alors que les décomptes mensuels portant sur les travaux effectués jusqu'au 31 juillet 1863 avaient été définitivement arrêtés et soldés; que néanmoins le requérant a cru pouvoir se prévaloir des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile pour réclamer de nouveau devant le conseil de préfecture contre certaines parties des décomptes de son entreprise; que ledit conseil a ordonné une expertise sur plusieurs chefs de la demande; mais qu'il a écarté comme non recevables les réclamations qui ne lui ont pas paru fondées sur des erreurs matérielles ou des omissions; que le requérant ne justifie pas que l'appréciation faite par le conseil de préfecture soit erronée et que des omissions ou des erreurs matérielles, dans le sens de l'article 541 du Code de procédure civile, aient été commises en ce qui concerne les chefs énoncés dans sa requête, qu'il y a lieu dès lors de rejeter son recours;

Art. 1er. La requête du sieur Barbouteau est rejetée.

(N° 130)

[11 décembre 1871.]

Travaux publics. — Communes. — Entrepreneurs. — Décompte. — Construction d'un clocher. — Prévision d'emploi de la brique. — Ordre de substituer la pierre à la brique. — Payement au prix courant de la pierre employée. — Intérêts. — Point de départ. — Date de la réception. — (Sieur Dagory.) — *Un entrepreneur est fondé à soutenir qu'une commune doit lui payer le mètre cube de maçonnerie* au prix courant de la pierre employée, *et non au prix porté éventuellement par l'architecte au devis descriptif et estimatif pour le cas où l'on emploierait la pierre, lorsque l'adjudication des travaux ayant eu lieu uniquement dans la prévision d'une construction* en briques, *ce n'est que plus tard, en vertu d'ordres régulièrement donnés, que la pierre a été substituée à la brique, et que, d'ailleurs, le prix prévu par l'architecte pour le cas de construction en pierre s'appliquait à la pierre d'une localité autre que celle qui a été désignée à l'entrepreneur.*

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Dagory, la dite requête et ledit mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 30 avril 1869, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Oise a rejeté ses demandes contre le décompte de son entreprise relative à la construction du clocher de l'église de Crillon;

Ce faisant, attendu, en la forme, qu'il n'a jamais accepté sans réserve les chiffres portés au décompte par les experts; au fond, en ce qui concerne la maçonnerie en pierre de Saint-Vaast-les-Melo, attendu qu'il résulte du procès-verbal d'adjudication que la dite adjudication a eu lieu en vue d'une construction en briques, que l'entrepreneur n'avait dès lors consenti aucun prix pour le cas où la construction aurait lieu en pierre; que si, plus tard, ordre lui a été régulièrement donné de substituer à la brique la pierre de Saint-Vaast-les-Melo, cette pierre doit lui être payée au prix courant dans le pays, soit 66 francs le mètre cube; que, d'ailleurs, le prix de 60 francs prévu par l'architecte pour le cas éventuel où l'on emploierait la pierre, s'appliquait à la pierre de

Melo et non à celle de Saint-Vaast-les-Melo; attendu, en ce qui concerne les intérêts, que si l'article 4 du procès-verbal d'adjudication porte que le surplus des travaux, au-dessus de 10.000 francs, sera payé deux ans après la réception définitive, et ce sans intérêt, cette clause ne s'applique qu'au surplus prévu lors de l'adjudication, mais ne peut être étendue aux travaux supplémentaires, qui se sont élevés à près de 10.000 francs; que ces travaux doivent être, aux termes de l'article 18 du cahier des charges, payés, pour les neuf dixièmes, au fur et à mesure des travaux, et pour le dernier dixième, après la réception définitive, laquelle réception a eu lieu en juin 1867; déclarer le pourvoi recevable, et, statuant au fond, condamner la commune de Crillon à payer au sieur Dagory : 1° la somme de 471f,75, sauf rabais à déduire, en supplément du prix calculé à 60 francs et à porter à 66 francs le mètre cube de maçonnerie en pierre de Saint-Vaast-les-Melo; les intérêts, à partir du 1er décembre 1867, jour de la demande, ou subsidiairement à partir du 20 janvier 1868, de la somme de 8.235 francs lui restant due pour les travaux, condamner la commune aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu l'ordonnance de soit communiqué, rendue par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, du présent pourvoi à la commune de Crillon, qui n'a pas fourni de défense dans les formes prescrites par l'article 44 du décret du 22 juillet 1806;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Dagory, et par lequel le requérant, après avoir conclu à ce que le mémoire en défense de la commune, non présenté par ministère d'avocat, soit rejeté du débat comme irrégulièrement produit, persiste dans ses précédentes conclusions, et subsidiairement, en ce qui concerne les intérêts, pour le cas où le Conseil d'État estimerait que l'article 4 du procès-verbal d'adjudication s'applique aux travaux supplémentaires, conclut à ce qu'il soit dit que la réception définitive a eu lieu par la prise de possession, en juin 1867, ou au plus tard le 2 octobre 1869, date de l'inauguration du clocher, et à ce que la commune soit condamnée, en conséquence, à payer les intérêts de solde à partir du 2 octobre 1869; plus subsidiairement, à ce qu'il soit dit que la réception définitive a eu lieu le 27 janvier 1868, date du procès-verbal de l'architecte qui a réglé le décompte, et à ce que la commune soit condamnée à payer les intérêts du solde, à partir du 20 janvier 1870; plus subsidiairement, à ce qu'elle soit condamnée à payer lesdits intérêts à partir du 2 juin 1870, la demande en justice ayant eu lieu le 2 juin 1868;

Vu le cahier des charges de l'entreprise, ensemble le devis descriptif et estimatif des travaux dressé par l'architecte, le 14 octobre 1864;

Vu le procès-verbal d'adjudication, en date du 24 septembre 1865;

Vu le procès-verbal de réception définitive, dressé par l'architecte le 20 janvier 1868, ensemble la délibération du conseil municipal de la commune de Crillon, en date du 1er mars suivant;

Vu le procès-verbal de l'expertise contradictoire à laquelle il a été procédé, ensemble le rapport des experts, en date du 18 février 1869;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Sur les conclusions du sieur Dagory tendant à faire rejeter du débat la délibération du conseil municipal de la commune de Crillon, en date du 26 mai 1870, en tant que contenant un mémoire en défense irrégulièrement produit :

Considérant qu'il est suffisamment fait droit à ces conclusions par les visas du présent décret, constatant que la commune a fait défaut et n'a pas produit de défenses régulières;

Sur les conclusions du sieur Dagory tendant à ce que la commune de Crillon soit condamnée à lui payer, en sus des prix portés au décompte, une somme de 6 francs par mètre cube de maçonnerie en pierres de Saint-Vaast-les-Melo;

Sur la fin de non-recevoir, opposée par le conseil de préfecture, tirée de ce que le sieur Dagory aurait acquiescé aux prix portés au décompte dressé par les experts :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Dagory n'a jamais acquiescé au décompte dressé par les experts, en ce qui concerne le prix porté audit décompte pour la maçonnerie en pierres; que, dès lors, son recours est recevable;

Au fond :

Considérant que, à la date du 14 octobre 1864, l'architecte a dressé un devis descriptif et estimatif des travaux en supposant qu'on emploierait la pierre de Melo, estimée par lui 60 francs le mètre cube, et a évalué le montant des travaux à une somme totale de 13.696 francs; que, de plus, il a ajouté qu'on pourrait réduire le devis à 11.137 francs, en employant la brique au lieu de la pierre, la brique n'étant évaluée que 20 francs le mètre cube; qu'il résulte du procès-verbal d'adjudication que l'adjudication a eu lieu dans la prévision d'une construction en briques; que si, plus tard, ordre a été régulièrement donné à l'entrepreneur de substituer la pierre à la brique, on ne saurait objecter au sieur Dagory qu'il s'est

engagé à fournir la pierre de Saint-Vaast-les-Melo à 60 francs le mètre cube, puisqu'il s'était engagé à fournir, non de la pierre, mais de la brique; que, d'ailleurs, le prix de 60 francs porté par l'architecte au devis estimatif, pour le cas où l'on emploierait la pierre, s'applique à un mètre cube de maçonnerie en pierre de Melo, et non de Saint-Vaast-les-Melo; que, dans ces circonstances, le sieur Dagory est fondé à soutenir que la commune doit lui payer le mètre cube de maçonnerie au prix courant de la pierre de Saint-Vaast-les-Melo; qu'il n'est pas contesté que ce prix ne soit de 66 francs le mètre cube; qu'il y a donc lieu de condamner la commune de Crillon à payer au sieur Dagory, en sus des prix portés au décompte, 6 francs par mètre cube de maçonnerie en pierre de Saint-Vaast-les-Melo, sauf rabais à déduire;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 4 du procès-verbal d'adjudication accepté par l'entrepreneur, le prix devait être payé, savoir : 6.000 francs en cours d'exécution, 2.500 francs à l'achèvement des travaux, 1.500 francs à l'expiration de l'année de garantie, et le surplus, si surplus il y a, deux ans après l'achèvement et la réception des travaux, acceptée par le conseil municipal, le tout sans intérêt; — qu'il résulte de cet article que le conseil municipal avait un délai de deux ans, à dater de la réception des travaux acceptée par lui, pour effectuer, sans intérêt, le payement des travaux excédant 10,000 francs; que le sieur Dagory n'est fondé à soutenir, ni que la cérémonie d'inauguration du clocher, en date du 10 octobre 1867, ni que le procès-verbal de réception définitive, dressé par l'architecte, le 28 janvier 1868, puisse équivaloir à la réception dont il est parlé à l'article 4 précité ;

Mais considérant que le procès-verbal de réception définitive de l'architecte a été soumis, le 1er mars 1868, au conseil municipal qui l'a accepté, tout en faisant des réserves relatives à quelques irrégularités de détail; qu'il y avait donc, à cette date, réception des travaux acceptée par le conseil municipal; et que, par suite, le sieur Dagory est fondé à réclamer les intérêts à 5 p. 100 des sommes lui restant dues deux ans après cette date, lesdits intérêts devant donc courir à son profit à partir du 1er mars 1870;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de l'Oise, en date du 30 avril 1869, est annulé.

2. La commune de Crillon est condamnée à payer au sieur Dagory, en sus des prix portés au décompte, une somme de 6 francs par mètre cube de maçonnerie en pierres de Saint-Vaast-les-Melo, sauf rabais à déduire.

3. Les sommes restant dues au sieur Dagorry, à la date du 1er mars 1870, porteront intérêt à 5 p. 100 à son profit, à partir de cette date.

4. Le surplus des conclusions du sieur Dagory est rejeté.

La commune de Grillon est condamné aux dépens.

(N° 131)

[11 décembre 1871.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Obstacles à la circulation des eaux. — Inondations. — Rupture des digues. — Cas de force majeure. — Appréciations des indemnités. — Procédure. — Exécution provisoire. — Intérêts des sommes indûment payées. — Point de départ. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)—*Maintien de la disposition d'un arrêté de conseil de préfecture, qui a accordé des indemnités à divers propriétaires d'une vallée à raison de l'aggravation notable, par suite de la construction de la voie ferrée, des dommages que leur causaient antérieurement les inondations. — Annulation d'une autre disposition du même arrêté, qui avait également alloué des indemnités à d'autres propriétaires à raison de la rupture des digues d'un cours d'eau. — Décidé que cet accident n'étant pas le résultat des travaux du chemin de fer, mais présentant tous les caractères d'un cas de force majeure, si les eaux débordées ont rencontré sur leur passage le remblai de la voie ferrée et, par suite, causé de plus grands dommages, la compagnie n'en peut être rendue responsable, alors qu'aux termes de son cahier des charges, elle devait seulement assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Lorsque, par suite de l'exécution donnée à un arrêt du conseil de préfecture, qui a été ensuite frappé d'appel et réformé, une somme a été indûment payée par la partie condamnée en premier ressort, il y a lieu de mettre à la charge de la partie qui, en poursuivant l'exécution nonobstant l'appel, a agi à ses risques et périls, les intérêts de la somme payée* à partir du jour *où la dépense est justifiée avoir été faite* (*).

(*) On sait qu'aujourd'hui, en pareil cas, les conseils de préfecture peuvent

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, agissant poursuite et diligence de ses directeur et administrateurs, la dite requête et le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, en date du 25 mars 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de la Drôme a accordé à divers propriétaires et fermiers de la plaine dite de La Valloire, à raison des préjudices que leur ont fait éprouver des inondations survenues en 1861 et en 1863, près de la voie ferrée qui traverse cette plaine, des indemnités montant ensemble à 19.720 francs;

Ce faisant, attendu que les travaux de la compagnie n'ont pas aggravé les dommages auxquels la généralité des habitants de la Valloire est exposée, toutes les fois que l'Oron et la Dolure débordent; que les seuls dommages dont la compagnie accepte la responsabilité sont ceux qui proviennent de la rupture des quelques barrages établis par elle à travers les chambres d'emprunt pour le passage des canaux d'arrosage et de l'obstacle apporté aux courants naturels par les ouvrages du passage à niveau n° 7 et que la plupart des indemnités allouées pour ces deux chefs sont exagérées, dire qu'il n'est dû aucune indemnité pour les inondations de 1861 aux sieurs Jean-Louis Rival, Benoît Vichard, Bouzon, Régis-Figuel, Cluc, Brottin, Joseph Drevet, Jean Drevet, et pour les inondations de 1863 aux sieurs Louis Ramet, Pierre Lambert, Joseph Faure, à la veuve Faure, aux sieurs Jacques Fiocher, Thibaut Régis, Milan, Pallé, Pierre-Joseph Demeure, Antoine Demeure, Claude Guillot, Pierre Guillot, Jean Marion, Jean Pillon, Jean Rousset, Graillat-Musay, Figuet, Robert, Joseph Pillon, Fournier, Joseph Drevet fils, Camille Drevet, Jean Drevet père, Querry, Brottin, Oriol, Romani-Drevet, Ferdinand Perriclat, Louis Perriclat père et fils, Maurice Perriclat, Antoine Odole, Robin-Bornier et Grenier; réduire les indemnités dues pour l'inondation de 1861 comme il suit: Thibaut Régis, 100 francs; Pierre-Joseph Demeure, 100 francs: Joseph Sarrazin, 300 francs; Louis Marion, 200 francs; et pour celle de 1863, comme il suit: Benoît Vichard, 300 francs; Henri Demeure père, 30 francs; Joseph Sarrazin, 250 francs; Louis Ma-

---

subordonner l'exécution de leur décision, à la charge de donner caution ou de justifier d'une solvabilité suffisante (art. 24 de la loi du 24 mai 1872). Antérieurement, la partie appelante n'avait que le droit de demander au Conseil d'État d'accorder un sursis provisoire à l'exécution de l'arrêté attaqué (art. 3 du règlement du 22 juillet 1806).

(*Extrait du Recueil de* MM. Félix Lebon *et* Hallays-Dabot).

rion et Alphonse Cleu conjointement, 250 francs; Denaud, 50 francs; Régis-Perriclat, 30 francs : Pétissier, 30 francs; André Sébert, 150 francs; Brenier, 150 francs; Berthet, 50 francs; Planche, 30 francs; Pascal, 30 francs; Romain Sébert, 20 francs; dire que les sommes payée en trop par la compagnie, en exécution de l'arrêté attaqué, lui seront restituées avec les intérêts à partir du jour où elle justifiera les avoir déboursées, condamner enfin ses adversaires aux dépens, y compris les frais d'expertise et de visite des lieux;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Ramet et autres ci-dessus dénommés, tendant au rejet du pourvoi avec dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées transmis par le ministre des travaux publics, sur la demande de la section du contentieux du Conseil d'État;

Vu les procès-verbaux d'expertise, en date des 10 décembre 1864 et 30 avril 1865, desquels il résulte que, pour dommage résultant de l'inondation de 1861, il y a lieu d'allouer 6.800 francs à dix-huit réclamants d'après l'expert désigné par ceux-ci, et 500 francs à cinq réclamants d'après l'expert de la compagnie;

Vu le rapport de tierce experrise clos le 15 février 1866, duquel il résulte qu'il est dû 950 francs à six réclamants;

Vu les procès-verbaux d'expertise à la date des 17 octobre 1864 et 30 avril 1865, desquels il résulte que, pour l'inondation de 1863, il est dû 27.856f,65 à cinquante et un réclamants d'après un des experts, et 617 francs à neuf réclamants d'après l'autre expert;

Vu le procès-verbal de tierce-expertise, en date du 25 février 1866, duquel il résulte qu'il est dû 1,370 francs à quatorze réclamants;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

En ce qui concerne les indemnités allouées pour dommages éprouvés, en 1861 et en 1863, par divers propriétaires, par suite des inondations survenues au nord de la voie ferrée :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'antérieurement à l'établissement de la voie ferrée de Saint-Rambert à Grenoble, les eaux descendant des coteaux qui limitent au nord la vallée dite de La Valloire et notamment celles qui provenaient des débordements de l'Oron par suite de sa jonction avec le Sizon, s'écoulaient en grande partie vers le centre de la vallée pour se rendre de là dans le Rhône; qu'il est également établi par l'instruction

qu'en avril 1861 et en septembre 1863, ainsi que cela s'était déjà produit en 1856, peu de temps après l'établissement de la voie ferrée, les eaux descendant en abondance n'ont pu, par suite de la direction donnée à cette voie et de l'insuffisance des aqueducs ménagés sous le remblai, s'écouler vers le centre de la vallée; qu'il a été constaté par le conseil de préfecture que, par suite de l'élévation du niveau des eaux, de la modification apportée à la direction et à la force des courants et de l'interception des canaux d'arrosage qui traversaient les chambres d'emprunt, les dommages que l'inondation aurait causés à diverses propriétés ont été notablement aggravés et que la compagnie ne justifie pas que l'appréciation faite de cette aggravation par l'arrêté attaqué, soit exagérée;

En ce qui concerne les indemnités allouées pour dommages éprouvés par des propriété situées au midi de la voie ferrée par suite de l'inondatiou de la Dolure en 1863 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que ces dommages ont eu pour cause la rupture des digues de la Dolure sur un point où rien ne pouvait faire prévoir cet accident; qu'en admettant que les eaux débordées aient rencontré sur leur passage le remblai de la voie ferrée, l'obligation imposée à la compagnie par son cahier des charges, d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise ne peut avoir pour effet de la rendre responsable des conséquences d'un accident qui présente tous les caractères d'un cas de force majeure; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué, à raison des dommages résultant de l'inondation de la Dolure, 350 francs au sieur Ramet, 300 francs au sieur Lambert, 100 francs au sieur Faure, 50 francs à la dame veuve Faure, 50 francs au sieur Frogier;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que, si les sieurs Ramet et autres ci-dessus dénommés ont poursuivi l'exécution de l'arrêté du 25 mars 1868, ils ont agi à leurs risques et périls et que, par suite de la réformation de cet arrêté en ce qui les concerne, il y a lieu de mettre à leur charge les intérêts des sommes payées indûment par la compagnie à partir du jour où elle justifiera en avoir fait la dépense;

Art. 1er. Sont annulées les dispositions de l'arrêté du conseil de préfecture du département de la Drôme, en date du 25 mars 1868 ci-dessus visé, qui ont alloué, à titre d'indemnité pour dommages résultant des inondations de la Dolure en 1863, 350 francs au

sieur Ramet, 300 francs au sieur Lambert, 100 francs au sieur Faure, 50 francs à la dame veuve Faure, 50 francs au sieur Frogier.

2. Les demandes d'indemnité formées par les sieurs Ramet et autres ci-dessus dénommés sont rejetées.

3. Les sieurs Ramet et autres payeront à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée les intérêts des sommes qu'elle justifiera leur avoir payées en exécution de l'arrêté précité, à partir du jour où elle en aurait fait la dépense.

4. Le surplus des conclusions de la compagnie est rejeté.

5. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, un dixième, par les sieurs Ramet et autres ci-dessus dénommés, et les neuf autres dixième par la compagnie.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre criminelle.)

(N° 132)

[15 novembre 1872.]

Voie publique.—Dépôt de matériaux sous les arcades d'un viaduc de chemin de fer.—Voie publique.—Compétence du tribunal de police. —Jugement et arrêt. — Caractère de voie publique attribué à une place. — Motifs suffisants. — (Louis-Joseph-Dominique L'huillier.) —1° *Le fait d'avoir déposé des matériaux sous les arcades d'un viaduc de chemin de fer, contrairement à un arrêté municipal qui interdit les dépôts de matériaux sur la voie publique, ne constitue pas une contravention de voirie, comme s'il s'agissait des dépendances du chemin de fer et de la compétence du conseil de préfecture, mais est à bon droit déféré au tribunal de simple police.* — 2° *Est suffisamment motivé le jugement qui énonce l'ensemble des circonstances desquelles il fait découler la publicité du terrain auquel il attribue le caractère de voie publique.*

La Cour,

Attendu qu'un arrêté de police, pris par le maire de la ville de

Vienne, sous la date du 25 mars 1864, défend « de faire et de laisser, sans permission, sur la voie publique, aucun dépôt de bois, matériaux, voitures et autres engins ; »

Attendu qu'un procès-verbal du commissaire de police de la même ville, en date du 11 septembre dernier, constate que le nommé Lhuillier a déposé, sous l'une des arches du viaduc du chemin de fer, qualifiée de place publique, une chaudière et de la terre, et que ce dépôt a eu lieu sans autorisation ;

Attendu que, traduit pour ce fait devant le tribunal de simple police, sous prévention des contraventions prévues par l'article 471, n°s 4 et 15, du Code pénal, l'inculpé a prétendu que le terrain, siége du dépôt incriminé, était sa propriété, mais que, renvoyé à fins civiles pour faire statuer sur cette prétention, il n'a donné aucune suite à l'exception qu'il avait soulevée ;

Attendu que, revenu devant le juge de simple police, le prévenu (sans invoquer d'ailleurs l'excuse de la nécessité) a soutenu, comme moyen de défense, que le sol de l'arcade sur lequel le dépôt avait été effectué formait, non une partie de la voie publique, mais une dépendance du domaine communal privé ;

Attendu que cette allégation du demandeur a été repoussée successivement par le tribunal de police et, sur son appel, par le tribunal correctionnel, dont le jugement porte « que le terrain sur lequel L'Huillier a effectué le dépôt prohibé est, depuis la construction du viaduc du chemin de fer, ou tout au moins depuis plusieurs années, livré à la circulation publique, et constitue une voie publique servant à mettre en communication la rue du Viaduc avec le port Saint-Antoine et le chemin public contigu ; » et que le prévenu, déclaré coupable de la double infraction à lui reprochée, a été condamnée à 1 franc d'amende ;

Attendu qu'à l'appui de son pourvoi le demandeur présente deux moyens de cassation dont le premier est pris de la violation prétendue des articles 2 et 11 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, en ce que le tribunal correctionnel aurait statué sur une contravention de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture.

Attendu que, s'il est vrai, aux termes des articles précités, que les lois et règlements sur la grande voirie soient applicables aux chemins de fer, notamment en ce qui touche la prohibition d'effectuer des dépôts de matériaux ou autres objets quelconques sur toute leur étendue, et que les contraventions de ce genre sont dévolues aux tribunaux administratifs, le demandeur ne justifie, par aucune preuve juridique, que le terrain siége de la contravention

soit une dépendance du chemin de fer; que le tribunal, par une appréciation de fait rentrant dans son domaine, et placée en dehors du contrôle de la cour de cassation, a déclaré que le sol de l'arcade en question était une partie intégrante de la voie publique; qu'il importe peu qu'aucun arrêté de classement n'ait été rapporté à l'appui de cette déclaration; qu'il est de principe que le défaut de classement n'est point exclusif de la publicité des rues ou voies de communications dépendant de la voirie urbaine; que cette publicité résulte de l'ancien état des lieux, de l'usage et de la destination auxquels ils ont été affectés, et qu'il appartient aux juges du fait de reconnaître qu'en présence des affirmations, si positives à cet égard, du jugement attaqué, le premier moyen doit être rejeté comme manquant de base;

Sur le second moyen, pris de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810:

Attendu que le jugement dénoncé ne s'est point borné, comme le pourvoi le lui reproche, à déclarer que le terrain siége de l'entrepôt était une voie publique, sans donner de motifs à l'appui de cette décision; qu'il a motivé cette publicité sur un ensemble de circonstances desquelles il résulte que le terrain en question, livré depuis plusieurs années aux besoins de la circulation, est une dépendance nécessaire de la voirie urbaine, et qui excluent, par là même, le caractère de dépendance du domaine communal privé, que le demandeur prétendait lui attribuer; que, sur ce chef comme sur le précédent, la décision attaquée est donc à l'abri de tout grief,

Rejette, etc.

(N° 133)

[30 novembre 1872.]

Voitures. — Passage sur le côté gauche d'une route. — Espace d'un mètre resté libre. — Excuses. — Relaxe. — (Sieur Jacques Braban.) — *Le conducteur d'omnibus poursuivi pour avoir tenu la gauche de la route au lieu d'appuyer à droite, et avoir failli passer sur plusieurs piétons en ne laissant qu'un mètre entre la roue de la voiture et la douve, est à bon droit relaxé, sans que la foi due au*

procès-verbal soit violée, par ces motifs que les voitures ne sont tenues de se ranger à droite que quand elles croisent d'autres voitures, et que l'espace d'un mètre laissé libre permettait suffisamment aux piétons de se garer.

La Cour,

Statuant sur le pourvoi du commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de simple police du canton de Quimperlé;

Vu le mémoire joint au dossier;

Attendu qu'un procès-verbal dressé, le 1er septembre 1872, par le commissaire de police à la résidence de Quimperlé, constatait que, dans la soirée de ce jour, Braban (Jacques), conducteur d'un omnibus faisant le service de la gare du chemin de fer à Quimperlé, « avait manqué de passer sur plusieurs piétons, le conducteur, au lieu de tenir la droite de la route, étant venu sur le côté gauche, de sorte que les roues de l'omnibus s'étaient avancées à un mètre de la douve; »

Que Jacques Braban a été traduit devant le tribunal de simple police pour avoir, à raison des faits constatés par ce procès-verbal, contrevenu à l'article 475, n° 3, du Code pénal, et à l'article 9 du décret du 10 mai 1852;

Que le prévenu a été renvoyé de la poursuite par le double motif: 1° que le procès-verbal constatait que les roues de l'omnibus ont passé à un mètre de la douve et ont laissé, par conséquent, un espace bien suffisant pour permettre aux piétons de se garer; 2° que l'article 9 du décret du 10 mai 1852 ne prescrit aux conducteurs de voitures de se ranger à leur droite qu'à l'approche de toute autre voiture, et que le procès-verbal n'indiquait la présence, au moment où s'était accompli le fait incriminé, d'aucune autre voiture se trouvant dans le cas prévu par le décret; »

Attendu qu'en statuant ainsi en l'état des faits constatés par le procès-verbal, le tribunal de simple police, loin de violer l'article 475, n° 3, du Code pénal, et l'article 9 du décret précité, en a fait une exacte application;

Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier dans sa forme,

Rejette, etc.

(N° 134)

PERSONNEL.

Avril et Mai 1873.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 30 mai 1873.

M. Croizette-Desnoyers, ingénieur en chef, est nommé officier de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 30 avril 1873.

MM. Mille, Cambuzat et de la Gournerie, ingénieurs en chef de 1re classe, sont nommés inspecteurs généraux de 2e classe.

3° MOUVEMENTS ET DÉCISIONS DIVERSES.

22 *avril* 1873. — M. Violette, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Perpignan, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Perpignan à Prades.

25 *avril*. — M. Fontaine (Arthur), ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Dijon et attaché en outre à divers services de chemins de fer, sera attaché à la résidence de Châlon-sur-Saône, au service du canal du Centre, aux études du chemin de fer de Dijon à Lons-le-Saulnier et à Louhans, et au contrôle des travaux de raccordement de la gare de la Viotte avec la ville de Besançon, en remplacement de M. Duréault.

3 *mai*. — M. Hachette, ingénieur en chef, chargé provisoirement du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, sera également chargé du contrôle de l'exploitation de la section du chemin de fer d'Orléans à Châlons, comprise entre Sens et Châlons.

Idem. — M. Voisin, ingénieur en chef, chargé provisoirement du cours de travaux maritimes à l'École des ponts et chaussées,

est nommé professeur de ce cours, en remplacement de M. Chevallier, décédé.

5 *mai* 1873.—M. Bénard, ingénieur en chef, précédemment chargé du service de la navigation du Rhin, sera chargé du service de la 1re section de la navigation de la Seine et du service de la navigation de l'Yonne, depuis Montereau jusqu'à Auxerre, en remplacement de M. Cambuzat, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Cabarrus, ingénieur ordinaire, remplissant les fonctions d'ingénieur en chef pour le département de la Corrèze, et chargé, en outre, du contrôle de la construction du chemin de fer de Limoges à Brives et de Brives à Tulle, réunira à ses attributions le contrôle des travaux de la ligne de Tulle à Clermont-Ferrand.

Idem. — M. Gérardin, ingénieur en chef, chargé du service des études du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, est nommé professeur du cours de machines à vapeur et de locomotives à l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Jacqmin, démissionnaire.

Il conservera d'ailleurs, jusqu'à nouvel ordre, le service d'études de chemin de fer dont il est aujourd'hui chargé.

8 *mai.* — M. de Mazas, ingénieur ordinaire chargé de l'arrondissement de Dellys, et remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition du ministère des travaux publics, est mis à la disposition du ministère de la marine pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port de Toulon, en remplacement de M. Morlière, appelé à un autre service.

17 *mai.* — M. Bernard, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Sainte-Affrique (Aveyron), et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Montpellier à Rodez, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Alais dans le département du Gard, et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Brioude à Alais, en remplacement de M. de Saint-Laurent, mis précédemment en congé illimité.

21 *mai.* — M. Forestier, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), est mis à la disposition du ministère la marine pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port de Rochefort, en remplacement de M. Ribaucourt, remis, sur sa demande, à la disposition du ministre des travaux publics.

4° DISPONIBILITÉ.

8 *mai* 1873. — M. Leferme, ingénieur en chef, actuellement en congé, est mis en disponibilité avec demi traitement.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Laprade, ingénieur ordinaire en disponibilité.	12 février 1871.
M. Guibert (Aristide), ingénieur ordinaire en congé illimité.	11 mai 1873.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires dont les noms suivent :

12 *mai* 1873. — M. Curtillet, attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. Péron, attaché au service des études du chemin de fer de Tours à Montluçon, dans le département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Merle, attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. Fournier, attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

17 *mai.* — M. Labarthe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, à la construction du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.

Idem. — M. Foissotte, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

Idem. — M. Delaigne, attaché au service de la navigation du Rhône, dans le département de la Drôme.

19 *mai.* — M. Le Dosseur, attaché au service du canal d'Ille-et-Rance (département d'Ille-et-Vilaine).

Idem. — M. Thury, attaché au service du canal de Berry, dans le département du Cher.

20 *mai.*—M. Bouchet, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

21 *mai.*—M. Renault, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

26 *mai.* — M. Lemoine, attaché au service ordinaire de la Marne.

27 *mai.* — M. Imbert, attaché, dans le département de la Dordogne, au service du chemin de fer de Libourne à Bergerac.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

1 *mai.* — M. Repellin, conducteur de 2ᵉ classe, passe du service des torrents des Alpes au service ordinaire du département de l'Isère.

3 *mai.* — M. Hourdou, conducteur de 2ᵉ classe au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section), passe du département de l'Eure dans celui de la Seine-Inférieure, au même service.

8 *mai.* — M. Coupiac, conducteur auxiliaire au service du chemin de fer de Toulouse à Auch, passe du département des Hautes-Pyrénées dans celui du Gers, au même service.

Idem. — M. Regnier-Vigouroux, conducteur de 4ᵉ classe, passe du service hydraulique du département de la Gironde au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le département du Rhône.

12 *mai.* — Est acceptée la démission de M. Suais, conducteur auxiliaire attaché, dans le département de l'Indre-et-Loire, au service des études du chemin de fer de Tours à Montluçon.

14 *mai* 1873. — M. Walter, conducteur de 3ᵉ classe en Algérie, passe, dans le département des Ardennes, au service de la navigation de la Meuse.

17 *mai*. — M. Foulon, conducteur de 3ᵉ classe, passe du service ordinaire de Seine-et-Marne au service de la navigation de la Marne (2ᵉ section), dans le département de la Seine.

19 *mai*. — M. Oucby, conducteur de 3ᵉ classe, passe du service ordinaire de l'Ardèche au service ordinaire des Basses-Alpes.

Idem. — M. Saenz, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du département de la Haute-Savoie au service de la navigation de la Sèvre, dans le département des Deux-Sèvres.

Idem. — M. Brunet, conducteur de 3ᵉ classe, passe du service ordinaire de la Haute-Savoie au service de la navigation de l'Allier, dans le département du Puy-de-Dôme.

20 *mai*. — Est acceptée la démission de M. Hérisson, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

Idem.—M. Curaillat, conducteur de 2ᵉ classe, passe du service ordinaire du département de la Lozère au service ordinaire du Cantal.

Idem.— M. Lartigau, conducteur de 3ᵉ classe au service ordinaire du département des Landes, passe dans le département des Hautes-Pyrénées au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

21 *mai*. — M. Ogier, conducteur auxiliaire au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant un an.

27 *mai*. — M. Lacoud, conducteur de 3ᵉ classe au service ordinaire de la Dordogne, passe au service de la construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac.

28 *mai*. — M. Drizard, conducteur auxiliaire, passe du service ordinaire du département de la Lozère au service ordinaire du département du Doubs.

3ᵉ RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Lallemand, conducteur de 1ʳᵉ classe en congé illimité.	1ᵉʳ mai 1873
M. Massoubre, conducteur principal au service ordinaire du département de la Dordogne	1ᵉʳ juin 1873
M. Lantremont, conducteur de 1ʳᵉ classe au service ordinaire du département du Nord.	1ᵉʳ juin 1873

4ᵉ DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Bergerol, conducteur de 3ᵉ classe (Seine), chemin de fer d'Épinay à Luzarches.	7 mai 1873
M. Doucet, conducteur de 3ᵉ classe (Gironde), service ordinaire.	12 mai 1873
M. Foglia, conducteur de 4ᵉ classe (Dordogne). service ordinaire.	16 mai 1873
M. Périchon, conducteur de 4ᵉ classe (Haute-Vienne), service ordinaire.	19 mai 1873

L'Éditeur Gérant, DUNOD.-1852 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Cᵉ, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 135)

[5 avril 1873.]

Ouverture de crédits sur les exercices 1872 et 1873. — Ministère des travaux publics.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1872, des crédits montant ensemble à 161.500 francs, ainsi répartis :

		francs.
Chap. XXI.	Entretien des bâtiments civils	40.000
Chap. XXIII.	Entretien et grosses réparations des palais nationaux.	121.500
	Total égal	161.500

Les parties non employées au 31 décembre 1872 des crédits ci-dessus pourront être reportées à l'exercice 1873, par décret du Président de la République.

2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1873, les crédits ci-après énoncés montant ensemble à 8.686.367 fr.

Ces crédits seront répartis entre divers chapitres du budget, ainsi qu'il suit :

		francs.
Chap. XXV.	Service des régies des palais nationaux et du mobilier	8.200
Chap. XXXIV.	Construction de ponts	1.500.000
Chap. XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	400.000
Chap. XLIV.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	283.167
Chap. XLVII *bis*.	Achèvement de deux galeries de peinture au musée du Louvre	200.000
	A reporter	2.391.367

		francs.
	Report	2.391.367
CHAP. XLIX.	Monument des généraux *Lecomte* et *Clément Thomas*	55.000
CHAP. L.	Travaux d'armement à exécuter avec le concours de l'industrie privée	6.000.000
CHAP. LI.	Fabrication de cartouches et autres dépenses faites dans l'intérêt de la défense, sous la direction du ministre des travaux publics	240.000
	Total égal	8.686.367

3. Les crédits ci-après, montant ensemble à 8.023.167 francs, sont annulés sur le budget de l'exercice 1872 ; ils se répartissent ainsi qu'il suit :

		francs.
CHAP. XI.	Routes nationales	750.000
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales	420.000
CHAP. XXX.	Rectification des routes nationales	150.000
CHAP. XXXIII.	Construction de ponts	180.000
CHAP. XLIII.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer	283.167
CHAP. XLVIII.	Travaux d'armement à exécuter avec le concours de l'industrie privée	6.000.000
CHAP. XLIX.	Fabrication de cartouches et autres dépenses faites dans l'intérêt de la défense, sous la direction du ministre des travaux publics	240.000
	Total égal	8.023.167

4. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi à l'aide des ressources ordinaires et extraordinaires créées par les lois des budgets des exercices 1872 et 1873.

DÉCRETS.

(N° 136)

[25 janvier 1871.]

Approbation de la convention passée, le 25 janvier 1871, avec la compagnie des chemins de fer de la Vendée, et relative au chemin de fer de Bressuire à Tours.

La Délégation du Gouvernement de la défense nationale,

Vu les décrets, en date des 15 septembre 1862 et 28 février 1863, relatifs à l'adjudication des chemins de fer de la Vendée; ensemble le cahier des charges annexé au décret susvisé du 15 septembre 1862;

Vu la convention passée, le 22 juillet 1870, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de la Vendée, pour la concession du chemin de fer de Bressuire à la ligne de Tours à Bordeaux, près Joué; ensemble le décret et la loi de la même date, qui approuvent cette convention;

Vu la convention provisoire passée, le 25 janvier 1871, entre le garde des sceaux, membre du Gouvernement de la défense nationale, agissant comme ministre des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de la Vendée, la dite convention stipulant l'exécution à forfait par cette compagnie, sur la section du chemin de fer susénoncé comprise entre Bressuire et la station de Thouars, située au delà du Thouet, des travaux mis à la charge de l'État par la convention précitée du 22 juillet 1870;

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 25 janvier 1871, entre le garde des sceaux, ministre de la justice, membre du Gouvernement de la défense nationale, agissant comme ministre des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de la Vendée, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1871 et le 25 janvier,

Entre le garde des sceaux, ministre de la justice et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de la Délégation du Gouvernement de la défense nationale,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de la Vendée*, la dite compagnie représentée par M. *Charles Jenty* et le comte *Octavien Vimercati*, président et membre du conseil d'administration de la société, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de la dite société, en date du 30 juillet 1869, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai de six mois au plus tard.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer de la Vendée s'engage à acquérir les terrains et à exécuter à forfait, sur le chemin de fer de Bressuire à Tours, près Joué, entre Bressuire et la station de Thouars, située au delà du Thouet, y compris cette station, les travaux mis à la charge de l'État par la convention du 22 juillet 1870, approuvée par un décret et une loi de la même date.

2. Les projets définitifs des travaux seront présentés par la compagnie sur les bases de l'avant-projet rédigé par M. l'ingénieur en chef du contrôle, à la date du 11 novembre 1870, de telle sorte que les rayons des courbes et les déclivités soient renfermés dans les limites posées par le dit avant-projet.

Ils seront soumis pour le surplus aux dispositions du cahier des charges annexé au décret du 15 septembre 1862.

Ces projets définitifs seront soumis à l'administration supérieure, après avis de l'ingénieur en chef du contrôle, et ne seront entrepris qu'après l'approbation du ministre.

Ils seront d'ailleurs exécutés sous le contrôle et la surveillance directe du dit ingénieur en chef.

Ils devront être terminés au plus tard le 1er juillet 1873.

3. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception, et il sera dressé procès-verbal de cette opération.

4. La compagnie devra, aussitôt la réception prévue à l'article qui précède, prendre livraison des ouvrages et commencer la pose de la voie et tous les travaux mis à sa charge par la convention précitée.

Elle demeurera soumise, pour l'exécution et le délai d'achèvement des dits travaux, aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 22 juillet 1870.

5. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, pour le prix des travaux exécutés par elle en vertu de l'article 1er ci-dessus, la somme de 2.700.000 francs, ladite somme comprenant le montant des intérêts pendant les travaux et toutes dépenses accessoires.

La sommme ci-dessus énoncée sera payée après l'achèvement des travaux que la compagnie s'engage à exécuter, conformément à l'article 1er ci-dessus, et au plus tôt le 15 janvier 1874.

Ce payement sera effectué en un seul terme, soit en numéraire, soit en valeurs négociables, qui seront calculées à un taux d'intérêt fixé par le cours moyen de la rente la veille du jour du payement.

6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Signé Ad. Crémieux.

Approuvé l'écriture :
Signé Jenty.

Approuvé l'écriture :
Signé Vimercati.

Enregistré à Bordeaux, premier bureau, le 6 février 1871, n° 358, folio 199 verso, case 3. Reçu 2 francs; décime et demi, 0f,30. Signé *Delmas*.

(N° 137)

[18 juin 1872.]

Voie ferrée à traction de chevaux entre la Teste et l'étang de Cazeaux (Gironde). — Autorisation d'établissement.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu les demandes présentées par le sieur *Bonnet* (*Ed.....*) à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir une voie ferrée à traction de chevaux entre le bourg de la Teste et l'étang de Cazeaux, sur les accotements de diverses voies publiques situées dans la commune de la Teste (Gironde);

Les pièces de l'enquête ouverte sur cette demande, en exécution du titre Ier de la loi du 3 mai 1841 ;

L'avis de la commission d'enquête;

Les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées et des agents-voyers du département;

Les délibérations du conseil municipal de la Teste, en date des 8 et 13 octobre 1869;

Celle du conseil général des ponts et chaussées;

Les observations du ministre des travaux publics;

L'avis du préfet de la Gironde et les autres pièces de l'affaire;

La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Le sieur *Bonnet* est autorisé à placer dans la commune de la Teste (Gironde), sur le sol des chemins vicinaux ordinaires, nos 2, 7 et 10, de la route départementale, n° 4, et du chemin d'intérêt commun, n° 144, en suivant le tracé qui sera définitivement fixé par le préfet, une voie ferrée desservie par des chevaux, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges dressé, les 26 et 28 mars 1870, par les ingénieurs des ponts et chaussées du département de la Gironde, modifié par les mêmes ingénieurs, conformément aux observations du ministre de l'intérieur, les 20 et 28 mars 1872, et qui demeurera ci-annexé.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. Le sieur *Bonnet* est autorisé à établir sur les chemins vicinaux de la commune de la Teste, à ses frais, risques et périls, entre l'étang de Cazeaux et la Teste, en suivant le tracé indiqué sur le plan ci-joint, une voie ferrée desservie par des chevaux, pour le transport des bois, résines et autres marchandises, ainsi que pour celui des voyageurs, s'il y a lieu.

Les points de départ et d'arrivée dans les localités ci-dessus désignées seront ultérieurement déterminés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

La voie ferrée sera mise, à la Teste, en communication avec le chemin de fer de Bordeaux à Arcachon.

2. La voie sera simple, à l'exception des points où il sera nécessaire d'établir des gares d'évitement.

3. L'emplacement, la disposition, la largeur et les détails de construction de la voie ferrée seront déterminés par l'administration départementale, sur le vu de plans détaillés présentés par le concessionnaire et dans lesquels il aura soin d'indiquer, avec autant d'exactitude que possible, les traverses des villes, bourgs et villages, les aqueducs, ponceaux et ponts, les égouts, leurs bouches et regards, les conduits d'eau, etc., et en général toutes les circonstances de nature à influer sur la position de la voie et la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Il en sera de même des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique.

En cours d'exécution, pendant la durée de la concession, le concessionnaire pourra proposer des modifications aux dispositions adoptées ; mais elles ne pourront être effectuées qu'après l'approbation de l'administration.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition de la voie ferrée, les modifications dont l'expérience et les changements à faire sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

4. La voie ferrée, dans la partie où elle empruntera les chemins vicinaux de la commune de la Teste, sera posée au niveau du sol sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration. Elle sera placée sur l'un des accotements des chemins à emprunter ; cependant, au droit des habitations, le rail intérieur sera éloigné de 1m,50 au moins de l'alignement desdites habitations.

5. La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables. Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y sera immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour contravention aux règlements de

grande et petite voirie et des dommages-intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers, en cas de dommage ou d'accident.

Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département de la Gironde rendra exécutoires.

6. Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour ces chaussées, faites par les soins et aux frais du concessionnaire.

7. Dans les traverses des villes, bourgs ou villages, lorsque la voie ferrée sera posée sur des accotements en terre, le concessionnaire sera tenu d'établir et d'entretenir à ses frais une chaussée empierrée pour la circulation de se chevaux, laquelle chaussée s'étendra à $0^m,50$ au delà des rails.

8. Les fers, les bois et autres éléments constitutifs de la voie ferrée devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

9. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablira de même les accès de communications publiques ou particulières que les travaux l'obligeraient à modifier.

10. Dans les parties où des circonstances obligeraient de placer la voie ferrée en dehors des voies publiques actuelles, le concessionnaire pourra être autorisé, sur sa demande et en vertu des projets approuvés par l'administration, à faire l'acquisition des terrains destinés à l'emplacement de la voie ferrée, ainsi qu'à exécuter tous les ouvrages nécessaires pour son établissement, après que l'utilité publique du déplacement projeté par le concessionnaire aura été constatée et déclarée dans les formes prescrites par les lois et règlements sur la matière.

Dans le cas où les parties de voie ferrée établies par le concessionnaire, comme il vient d'être dit, en dehors des chemins actuels viendraient à être utilisées dans des projets de rectification partielle de ces chemins à exécuter aux frais des communes, pour être incorporées effectivement à la voie publique rectifiée, le concessionnaire ne pourrait se refuser à cette appropriation, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation de la voie ferrée, ni aucuns frais particuliers pour lui, et moyennant le remboursement qui lui serait fait par la commune du prix payé pour les terrains sur lesquels serait posée la voie.

11. Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous la surveillance des ingénieurs de l'administration. Les chantiers devront être éclairés pendant la nuit. Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Les indemnités pour tout dommage quelconque résultant des travaux ou de l'exploitation sont à la charge du concessionnaire.

12. Le concessionnaire devra présenter ses projets dans le délai de deux mois, à compter de la date du décret de concession. La voie ferrée devra être achevée et le service sera mis en activité dans le délai d'un an après l'approbation des projets.

Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception par l'ingénieur de l'arrondissement, en présence du maire de la commune, et la

ment autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

21. En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément la voie, soit en employant, à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

22. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit au concessionnaire, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

23. A l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, la commune de la Teste sera subrogée à tous les droits du concessionnaire dans la propriété de la voie ferrée. La commune entrera immédiatement en jouissance de cette voie et de ses dépendances établies sur la voie publique, et le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, la commune sera tenue de prendre à dire d'experts ceux qui seront en bon état de service, si le concessionnaire le requiert, et réciproquement, si la commune le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où l'autorité compétente déciderait que la voie ferrée devrait être maintenue.

24. Dans le cas où l'autorité compétente déciderait, au contraire, que la voie ferrée doit être supprimée, le concessionnaire garderait tous les objets mobiliers ou immobiliers et serait tenu d'enlever la voie ferrée et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à ses frais.

Il en serait de même en cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de suppression ordonnée à la suite de déchéance.

25. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser sur la même ligne toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement de la même voie.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 16 et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement.

Dans le cas où les concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

26. Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, à la charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police et de payer au profit du concessionnaire un droit de circulation qui

sera arrêté par l'administration, sur la proposition du concessionnaire, et ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs. Cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 17.

27. Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire sera tenu de fournir, avant la promulgation du décret de concession, un cautionnement de 12.000 francs, qui ne lui sera rendu qu'après la réception définitive des travaux.

En cas de déchéance de la concession avant cette réception définitive, le cautionnement demeurerait acquis à l'État.

28. Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et, dans ce cas, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression pure et simple des travaux aux frais du concessionnaire ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers prévus à l'article 23. Le concessionnaire déchu recevra, dans ce dernier cas, du nouveau concessionnaire, la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

29. En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation de la voie ferrée, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre de l'intérieur.

30. Les dispositions des articles précédents, relatifs à la déchéance du concessionnaire, ne lui seraient pas applicables si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenaient de force majeure régulièrement constatée.

31. Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

Le concessionnaire ne pourra, d'ailleurs, céder tout ou partie de son entreprise, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans autorisation expresse de l'administration.

32. Le concessionnaire demeure soumis aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures du nouveau service.

Les ingénieurs et agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

33. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à la Teste. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

34. Les contestations qui s'élèveront entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Gironde, sauf recours au Conseil d'État.

35. Le concessionnaire sera tenu de déposer à la préfecture de la Gironde un plan détaillé de la voie ferrée, telle qu'elle aura été exécutée.

36. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Vu pour être annexé au décret du 18 juin 1872.

Le Ministre de l'intérieur.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du secrétariat et de la comptabilité,

Signé F. NORMAND.

(N° 138)

[3 octobre 1872.]

Chemin de fer d'intérêt local de Roye à la limite du département de l'Oise, vers Pont-Sainte-Maxence.—Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Somme, d'un chemin de fer d'intérêt local de Roye à la limite du département de l'Oise, vers Pont-Sainte-Maxence;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 30 juin 1870;

Vu la délibération, en date du 25 avril 1870, par laquelle le conseil général du département de la Somme a autorisé la concession du chemin susmentionné à la compagnie du chemin de fer du Nord;

Vu la convention passée, le même jour, entre le préfet et la dite compagnie, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 4 avril 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 27 mai suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Roye à la limite du département de l'Oise, vers Pont-Sainte-Maxence.

2. Le département de la Somme est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés.

Des copies de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Traité conclu entre M. le préfet du département de la Somme et la compagnie du chemin de fer du Nord.

Entre le préfet de la Somme, agissant au nom du département, en vertu des délibérations, en date du 28 août 1869 et du 23 avril 1870, par lesquelles le conseil général l'y a autorisé, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique,

D'une part ;

Et la compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par M. le baron *Alphonse de Rothschild*, président du conseil d'administration ; M. *Delebecque*, vice-président ; M. le baron *A. de Saint-Didier*, administrateur ; M. *Léon Say*, administrateur,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. M. le préfet de la Somme concède, sans subvention ni garantie d'intérêt, pour 99 ans, à partir de la date du décret d'utilité publique, à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui l'accepte, la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local désigné ci-après :

La partie comprise dans le département de la Somme du chemin de fer de Roye à Pont-Sainte Maxence, aux conditions du cahier des charges annexé au traité passé par la compagnie du chemin de fer du Nord, avec le département de l'Oise, mais sans que les pentes puissent excéder 12 millimètres par mètre ; copie dudit cahier des charges est annexée à la présente convention.

2. La compagnie du chemin de fer du Nord s'engage à construire la ligne de Roye à Pont-Sainte-Maxence dans un délai de quatre années, à partir de la date du décret d'utilité publique. En cas de retard, une indemnité de 2,000 francs par jour sera payée au département par la compagnie concessionnaire.

3. Il sera fourni par la compagnie du chemin de fer du Nord un cautionnement de 100,000 francs, dont le montant sera déposé dans les 48 heures de la signature de la convention. Ce cautionnement sera rendu à la compagnie après la réception du chemin de fer de Roye à Pont-Sainte-Maxence.

Fait double à Amiens, le 23 avril 1870.

Suivent les signatures.

Approuvé l'écriture :
Signé Th. de Guigné.

Approuvé l'écriture :
Signé A. de Rothschild.

Approuvé l'écriture :
Signé Delebecque.

Approuvé l'écriture :
Signé Saint-Didier.

Approuvé l'écriture
Signé Léon Say.

Enregistré à Amiens, le 25 avril 1870, folio 44 recto, case 5. Reçu 1 franc et 15 centimes pour décimes. Signé *Larangot*.

Cértifié conforme au traité annexé au décret en date du 3 octobre 1872, enregistré sous le n° 562.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé De Boureuille.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession de la compagnie du Nord comprend le chemin de Roye à la limite des départements de la Somme et de l'Oise, dans la direction de Pont-Sainte-Maxence.

2. Les travaux devront être exécutés dans le délai de quatre ans.

Ce délai commencera à courir à dater du décret de concession.

Le chemin ci-dessus énoncé devra être mis en exploitation sur toute son étendue à l'expiration du délai fixé.

Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y in-

(*) Voir *Annales*, 8e série, t. II, 1872, p. 34.

traduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement

7. . . . .

Les dimensions des fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 12 millimètres par mètre.

9. . . . .

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'approbation de l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 millième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation de bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi, aux passages à niveau desservant des routes ou chemins importants, de simples haltes, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée d'un commun accord entre le préfet et la compagnie.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

. . . .

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

20. Les points où des clôtures devront être établies seront fixés par le préfet, conformément à l'article 4 de la loi du 12 juillet 1865.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. . . . .

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

27. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

29. . . . .

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du précédent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 30 octobre 1872.

37. Le département n'aura le droit de racheter la concession que dans le cas où l'État exercerait lui-même la faculté de racheter l'ensemble des lignes concédées à la compagnie du Nord.

38. La compagnie versera un cautionnement de 100.000 francs.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr.	fr.	fr.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . . .	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 3 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,09	0,05	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Le contrôle de l'exécution des travaux et de l'exploitation s'exercera sous l'autorité du préfet et sans frais pour la compagnie.

66. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Somme.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Somme, sauf recours au Conseil d'État.

68. Le présent cahier des charges et la convention du 23 avril 1870 ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Approuvé le cahier des charges ci-dessus :

Signé Th. de Guigné, A. de Rothschild, Delebecque, Saint-Didier, Léon Say.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 3 octobre 1872, enregistré sous le n° 562.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 139)

[3 octobre 1872.]

Établissement de la section du chemin de fer d'intérêt local de Bourg à Châlon-sur-Saône située dans le département de Saône-et-Loire. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 30 mars 1870, qui déclare notamment d'utilité

publique l'établissement de la section du chemin de fer d'intérêt local de Bourg à Châlon-sur-Saône comprise dans le département de l'Ain;

Vu l'avant-projet dressé pour l'exécution de la partie dudit chemin de fer située dans le département de Saône-et-Loire;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de Saône-et-Loire, et spécialement le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 août 1869;

Vu la délibération, en date du 28 août 1869, par laquelle le conseil général du département de Saône-et-Loire a autorisé la construction du dit chemin de fer suivant le tracé passant à ou près Romenay et Cuisery et aboutissant à Saint-Germain-du-Plain, sur la ligne de Châlon à Lons-le-Saulnier;

Vu la déclaration, en date du 1er novembre 1871, par laquelle le dit conseil général a approuvé la convention passée, le 17 août 1870, avec les sieurs *Mangini*, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis de la commission départementale de Saône-et-Loire, en date du 17 janvier 1872;

Vu les convention et cahier des charges susmentionnés;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 4 avril 1870;

Vu la lettre du ministre des finances, du 1er juin 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 24 juillet suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement de la section du chemin de fer d'intérêt local de Bourg à Châlon-sur-Saône située dans le département de Saône-et-Loire.

Le tracé de cette section, faisant suite à celle comprise dans le département de l'Ain, passera à ou près Romenay et Cuisery et aboutira à Saint-Germain-du-Plain, sur la ligne de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saunier.

2. Le département de Saône-et-Loire est autorisé à pourvoir à l'établissement de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 17 août

1870, avec les sieurs *Mangini*, pour l'exécution et l'exploitation du dit chemin, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de Saône-et-Loire, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 67.500 francs pour l'exécution du chemin de fer ci-dessus désigné.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Art. 1er. M. *Marlière* (*Auguste*), au nom du département de Saône-et-Loire, concède à MM. *Mangini* la construction et l'exploitation de la partie du chemin de fer de Bourg à Châlon-sur-Saône comprise dans le département de Saône-et-Loire, aux conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. De leur côté, MM. *Mangini* s'engagent à exécuter et à exploiter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

3. MM. *Mangini* recevront à titre de subvention, suivant les conditions réglées par le cahier des charges, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Bourg à Châlon dans la traversée de Saône-et-Loire et des stations et dépendances du dit chemin.

4. La présente convention ne sera définitive qu'après l'approbation du conseil général de Saône-et-Loire et le décret à intervenir déclaratif d'utilité publique.

Fait en double, à Mâcon, le 17 août 1870.

Le Préfet de Saône-et-Loire,
Pour le Préfet, empêché :
Le Conseiller de préfecture, délégué,
Signé Ronot.
Les Concessionnaires,
Signé Mangini.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 3 octobre 1872, enregistré sous le n° 563.

Le Conseiller d'État, secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession à laquelle a trait le présent cahier des charges s'applique à la partie du chemin de fer de Bourg à Châlon sise sur le territoire du département de Saône-et-Loire.

Le tracé de ces lignes sera déterminé ainsi qu'il suit :

Le chemin de fer de Bourg à Châlon (partie comprise dans le département de Saône-et-Loire) fera suite à la partie du même chemin située dans le département de l'Ain. Elle pénétrera dans le département de Saône-et-Loire près du hameau du Petit-Colombier, passera par ou près Romenay, Cuisery, Simandre, et se raccordera au chemin de fer de Châlon à Lons-le-Saulnier, près de la station de Saint-Germain, en un point qui sera déterminé par l'administration.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à partir de la date de la livraison des terrains faite par le département, conformément à l'article 41.

Ils seront terminés au mois de mars 1876.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie et du préfet pour ce qui concerne la petite.

L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

5. Les terrains seront acquis et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

6. . . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

La largeur en couronne du profil en travers sera de 5 mètres.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 75 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres.

10. . . . .

La largeur entre les têtes sera au moins de 4 mètres.

14. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et cours d'eau quelconques, auront au moins 4 mètres entre les têtes.

. . . .

16. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du service ordinaire du département, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

18. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront du système Vignole, éclissés, du poids de 33 kilogrammes au moins par mètre courant. Ils seront placés sur des traverses en chêne espacées entre elles de 1 mètre, d'axe en axe.

Le ballast sera en pierre cassée ou en gravier; il aura 50 centimètres d'épaisseur et cubera 2 mètres par mètre courant.

La compagnie concessionnaire pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

20. Conformément à la convention du 25 août 1865, les terrains nécessaires pour l'exécution du chemin de fer et ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés par le département de Saône-et-Loire. Néanmoins, le département ne sera tenu qu'à acquérir une surface totale de 45 hectares. Les excédants de surface, s'il en existe, demeureront à la charge des concessionnaires. La compagnie fera exécuter les plans parcellaires nécessaires aux acquisitions de terrains, et le département lui remboursera les frais de ce travail aussitôt après l'acquisition des terrains. Les frais lui seront remboursés quand bien même l'exécution de la ligne n'aurait pas lieu par le fait de l'administration.

Le prix des plans parcellaires est fixé à 12.000 francs.

Les indemnités pour les dommages permanents résultant de l'établissement du chemin de fer seront à la charge du département de Saône-et-Loire.

22. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

23. . . . .

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

28. . . . .

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie ou elle entendue, les points où des gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins. Les frais d'établissement et d'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront brûler leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites et à prescrire pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de deux classes au moins : celles de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes à dossier.

Il sera facultatif à la compagnie d'établir une autre classe de voitures dite *classe de luxe*.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera

courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du dit cahier des charges.

37. . . . .

Dans ce cas, la somme de 50.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

40. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le département lui accorde :

1° Les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, jusqu'à concurrence d'une surface totale maximum de 45 hectares;

2° L'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés par les tarifs écrits à l'article 42 ci-dessous.

41. Les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances seront acquis par le département et livrés à la compagnie au plus tard dans les quinze mois qui suivront la remise des plans parcellaires. Dans le cas où la livraison des terrains ne serait pas effectuée dans le délai ci-dessus indiqué, la compagnie serait déliée de ses engagements, mais n'aurait droit à aucune autre indemnité qu'au payement des frais du plan parcellaire, fixés à 12,000 francs par l'article 20 ci-dessus.

42. Le tarif des droits que la compagnie concessionnaire est autorisée à percevoir est le suivant :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,055	0,025	0,080
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,037	0,018	0,055
Voyageurs. Voitures de luxe	0,067	0,033	0,100
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux, porcs, moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,025	0,015	0,04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Comestibles. — Tissus. — Objets manufacturés. — Spiritueux et cafés	0,14	0,11	0,25
2e classe. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Sucre. — Drogues. — Epiceries. — Denrées coloniales	0,09	0,07	0,16
3e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF. 3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.	fr.	fr.	fr.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS. *Grande vitesse.*			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions que deux voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

5o. L'administration préfectorale déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue :

1° Le nombre de trains à faire circuler par jour ;

2° Les heures de départ et d'arrivée de chacun des trains, ainsi que la vitesse de sa marche.

Aucun service ne pourra être exigé pendant la nuit, c'est-à-dire de huit

heures du soir à six heures du matin, en hiver, et de neuf heures du soir à cinq heures du matin, en été.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

65. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie concessionnaire devra justifier d'un versement, à la recette générale du département de Saône-et-Loire, d'une somme de 50.000 francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État ou en actions ou obligations des compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à Orléans, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 50.000 frans formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie concessionnaire au fur et à mesure de l'achèvement des travaux.

66. La compagnie fait élection de domicile à Lyon.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, sauf recours au Conseil d'État.

68. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Mâcon, le 17 août 1870.

Le Préfet de Saône-et-Loire.

Pour le Préfet, empêché :

Le Conseiller de préfecture, délégué.

Signé Ronot.

Les Concessionnaires,

Signé Mancini.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 3 octobre 1872, enregistré sous le n° 563.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé de Boureuille.

(N° 140)

[25 novembre 1872.]

Rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées, n° 6, de Pau à Auch. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la côte de Moureu, au territoire de Morlaas, route départementale des Basses-Pyrénées n° 6, de Pau à Auch, suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan des lieux en date des 7 et 10 juillet 1869.

2. La commune de Morlaas est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 141)

[25 novembre 1872.]

Rectification de la route nationale, n° 125, de Toulouse en Espagne. Déclaration d'utilité publique.

1. Il sera procédé à la rectification de la route nationale n° 125, de Toulouse en Espagne, aux abords de la gare de Bagnères-de-Luchon, suivant la direction figurée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 142)

[25 novembre 1872.]

Affectation au département des travaux publics de deux parcelles de terrain domanial, d'une superficie totale de 25 ares, 49 centiares 4 dixièmes, situées à Beuzeval (Calvados) et comprenant l'emplacement du feu inférieur du port de Dives et celui de la maison du gardien, les dites parcelles désignées par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au décret.

(N° 143)

[25 novembre 1872.]

Acquisition de terrains. — Déclaration d'utilité publique.

1. Est déclarée d'utilité publique l'acquisition des diverses parcelles de terrains nécessaires pour les travaux de consolidation des talus du chemin de fer de Soissons à la frontière belge, les dites parcelles indiquées sur des plans et un état qui resteront annexés au présent décret.

2. Pour l'acquisition des dits terrains, la compagnie des chemins de fer du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui résultent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains devront être expropriés dans un délai de deux ans, à partir du présent décret.

(N° 144)

[25 novembre 1872.]

Construction d'une digue (canal Saint-Louis) et d'un mur de quai (rive gauche du Rhône). — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Il sera procédé par l'État à l'exécution des travaux de construction :

1° D'une digue insubmersible, dite *de l'Eyselle*, entre l'extrémité aval de celle du Plan-du-Bourg et les remblais du canal Saint-Louis (Bouches-du-Rhône), sur une longueur de 4.325 mètres;

2° D'un mur de quai sur la rive gauche du Rhône, en amont de l'écluse, sur 485 mètres de longueur, conformément aux dispositions générales de deux plans qui resteront annexés au présent décret.

2. Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3. La dépense, évaluée à 800.000 francs, sera imputée sur le budget du ministère des travaux publics (*Travaux extraordinaires pour l'amélioration des rivières*).

(N° 145)

[4 décembre 1872.]

Construction d'une cale à Apigné (Ille-et-Vilaine). — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour la construction d'une cale à Apigné (Ille-et-Vilaine), sur la Vilaine, conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires pour l'exécution de ce projet, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 146)

[4 décembre 1872.]

Amélioration des marais de la Gachère (Vendée). — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration des marais de la Gachère (Vendée), consistant :

1° Dans l'ouverture d'un canal de dérivation à travers le coteau de la Bauduère pour assurer l'écoulement des eaux des marais dans le bassin de retenue des chasses du port des Sables ;

2° Dans le curage de la rivière d'Ile depuis le pont de Verton jusqu'au grand chenal des marais, et du grand chenal des marais depuis la Gachère jusqu'à la rivière d'Ile.

2. Les travaux d'ouverture du canal de dérivation, évalués à 180.00 francs, seront exécutés par les soins des ingénieurs des ponts et chaussées de la Vendée..

Le syndicat des marais de la Gachère y contribuera pour le tiers, soit pour une somme de 60.000 francs, qui sera versée dans les caisses du trésor à titre de fonds de concours.

Le surplus de la dépense sera à la charge de l'État, ainsi que l'entretien du canal à perpétuité.

3. Les travaux de curage, évalués à 22.500 francs, seront, ainsi que l'entretien ultérieur des dits travaux, à la charge du syndicat des marais de la Gachère, par les soins duquel ils seront exécutés, sauf une subvention du tiers de la dépense, soit de 7.500 francs, sur les fonds du trésor, qui sera versée dans la caisse syndicale au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

(N° 147)

[21 décembre 1872.]

Rectification de la route départementale de l'Aube, n° 4, de Tonnerre à Nogent-sur-Seine. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Aube n° 4, de Tonnerre à Nogent-sur-Seine, aux abords de Villemaur, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 148)

[21 décembre 1872.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 27, de Cierp en Espagne. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 27, de Cierp en Espagne, dans la traverse de Cierp (Haute-Garonne), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 149)

[16 janvier 1873.]

Construction d'un pont métallique sur la Charente. — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique la construction d'un pont métallique sur la Charente, entre Brives et Chérac, au passage du chemin d'intérêt commun n° 35, de Pons à Burie, au lieu dit *les Magasins*, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances au moyen :

1° De la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder quatre-vingt-dix-neuf ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté;

2° D'une allocation du conseil général s'élevant à 25.000 francs;

3° D'une subvention de 30.000 francs accordée sur les fonds du trésor.

L'adjudicataire sera libre d'accepter ou de refuser une somme de 25.000 francs offerte par la compagnie des chemins de fer des Charentes sous certaines conditions.

4. Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pour acquérir s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage, conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
1° Une personne à pied	0,05
2° Un cheval ou mulet monté de son cavalier, bagage compris	0,15
3° Un cheval ou mulet chargé, non compris le conducteur	0,10
4° Un cheval ou mulet chargé, et le conducteur	0,15
5° Un âne chargé ou non chargé	0,05
6° Par cheval, mulet, vache, bœuf ou âne employé au labour ou allant au pâturage (aller et retour)	0,05
7° Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente	0,15
8° Par veau ou porc	0,05
9° Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait et pour chaque paire de dindons ou d'oies	0,025
10° Lorsque les animaux désignés à l'article 9 seront au nombre de cinquante et au-dessus, le droit de passage sera diminué d'un quart, et la taxe à payer pour un nombre inférieur à cinquante ne pourra être supérieure à celle que payeraient cinquante animaux.	
11° Lorsqu'ils iront au pâturage, le droit sera diminué de moitié.	

Nota. Pour les cas prévus par les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, les conducteurs payeront, en outre et séparément, le droit dû pour une personne à pied.

12° Une voiture à deux roues, suspendue, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris	0,60

	fr. c.
13° La même, attelée de deux chevaux.	0,75
14° Pour chaque cheval ou mulet en plus.	0,20
15° Une voiture suspendue à quatre roues ou char à bancs, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris.	0,60
16° La même, attelée de deux chevaux.	1,00
17° Par chaque cheval ou mulet en plus.	0,20
18° Une voiture publique attelée de un à trois chevaux, conducteur et postillon compris.	1,25
19° La même, attelée de quatre, cinq et six chevaux.	2,00
20° Les voyageurs transportés dans la voiture ci-dessus désignée payeront séparément le droit dû pour une personne à pied.	
21° Une voiture ou charrette de roulage à deux ou quatre roues, chargée, attelée d'un cheval ou de deux bœufs, conducteur compris. . .	0,40
22° La même, à deux chevaux ou mulets, ou quatre bœufs, et le conducteur.	0,65
23° La même, à trois chevaux.	0,80
24° Pour chaque cheval ou mulet en plus	0,20
25° Une charrette à vide, attelée d'un cheval ou mulet ou d'un âne et d'une paire de bœufs, compris le conducteur.	0,80
26° Une charrette chargée employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval ou d'une paire de bœufs, conducteur compris.	0,25
27° Un traîneau chargé, attelé d'un cheval ou mulet ou d'une paire de bœufs, conducteur compris.	0,25
28° La même, à vide.	0,10
29° Une petite charrette ou brouette traînée par un homme.	0,10

7. Exceptions d'usages.

(N° 150)

[18 janvier 1873.]

Rectification de la route départementale de l'Hérault, n° 10, de Béziers à Bédarieux. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Hérault n° 10, de Béziers à Bédarieux, dans la traverse de Bédarieux, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se

conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 151)

[18 janvier 1873.]

Prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12, de Seyssel à Châtillon. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement de la route départementale de l'Ain n° 12, de Seyssel à Châtillon et à Bellegarde, entre Bellegarde et la Haute-Savoie, et de construction du pont de Lucey sur la perte du Rhône, suivant la direction indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Le décret du 8 février 1860 est rapporté en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 152)

[18 janvier 1873.]

Prise de possession. — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Angoulême à Limoges, de deux parcelles de ter-

rain non bâties, sises au territoire d'Angoulême (Charente), les dites parcelles indiquées sur un plan et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret.

(N° 153)

[18 janvier 1873.]

Établissement du canal d'irrigation du Pla (Pyrénées-Orientales). — Déclaration d'utilité publique.

Est déclaré d'utilité publique l'établissement du canal du Pla, à dériver de la rivière de la Désix, ledit canal destiné à l'irrigation du territoire de la commune de Pézilla-du-Conflent (Pyrénées-Orientales).

(N° 154)

[18 janvier 1873.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 3, de Besançon à Neufchâteau. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Haute-Saône n° 3, de Besançon à Neufchâteau, dans les côtes de Velloreille et d'Oiselay, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 155)

[18 janvier 1873.]

Rectification de la route départementale de l'Eure, n° 18, de Bernay à Lisieux. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, entre Bernay et Thiberville, de la route départementale de l'Eure n° 18, de Bernay à Lisieux, conformément aux indications générales d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 156)

[18 janvier 1873.]

Rectification de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 29, de Saint-Gaudens à Encausse. — Déclaration d'utilité publique.

1. Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification des côtes de Montjaymès et de Rieucazé, route départementale de la Haute-Garonne, n° 29, de Saint-Gaudens à Encausse et à Aspet, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan d'ensemble qui restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 157)

[8 février 1873.]

Fixation de la taxe de péage des marchandises qui emprunteront la voie ferrée établie sur les ponts de la Semoy.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur ;

Vu le décret du 28 mai 1864, qui, 1° a déclaré d'utilité publique la construction de quatre ponts communaux sur les divers bras de la Semoy, à Monthermé; 2° fixé le tarif des droits de péage à percevoir au passage de ces ponts, sur lesquels vient d'être établi un chemin de fer d'intérêt local ;

Le décret du 17 juin 1865, qui a autorisé la commune de Monthermé à se charger de la construction des dits ponts;

L'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 30 octobre 1872, proposant de fixer à 0f,175 le droit de péage des marchandises de toute catégorie qui franchiront les ponts en empruntant le chemin de fer d'intérêt local ;

L'adhésion donnée à cette proposition par le conseil municipal de Monthermé, par la commission départementale et par le préfet des Ardennes ;

L'avis également favorable du ministre des travaux publics;

La loi du 14 floréal an X ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Les marchandises qui emprunteront la voie ferrée établie sur les ponts de la Semoy payeront, au profit de la commune de Monthermé, concessionnaire de ces ponts, une taxe de péage calculée à raison de 0f,175 par tonne, quelle que soit la nature des dites marchandises.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 158)

[13 février 1873.]

Observatoires de Paris et de Montsouris.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;

Vu le rapport de la commission astronomique nommée par décret du 25 novembre 1872,

Décrète :

Art. 1er. L'étude des grands mouvements de l'atmosphère et les avertissements météorologiques aux ports et à l'agriculture sont placés dans les attributions de l'observatoire de Paris.

2. Les travaux relatifs à la physique générale des divers bassins de la France sont attribués aux commissions régionales et départementales dont le conseil de l'observatoire est chargé de poursuivre l'organisation.

3. L'observatoire météorologique de Montsouris est érigé en établissement indépendant pour le département de la Seine.

4. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 159)

[21 février 1873.]

Bac de Lestiac (Gironde). — Droits de péage. — Approbation du tarif.

Art. 1er. Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Lestiac ou de Paillet, sur la Garonne (Gironde).

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont

désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toutes obligations à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Lestiac ou de Paillet, sur la Garonne.

	fr. c.
Art. 1er. Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes, 0f,05, ci.	0,05
Le batelier ne pourra être contraint à passer sans délai que lorsque les passagers lui assureront une recette de 0f,30, ci.	0,30
Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes ou au-dessous, 0f,05, ci.	0,05
Pour chaque myriagramme excédant, 0f,01, ci.	0,01
Pour une barrique ordinaire pleine, 0f,20, ci.	0,20
Pour chaque barrique en sus, 0f,15, ci.	0,15
Pour chaque barrique vide, 0f,05, ci.	0,05
Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur. Les denrées ou marchandises seront embarquées et débarquées aux frais du fermier.	
Pour le passage :	
D'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, 0f,20, ci.	0,20
D'un cheval ou mulet chargé, 0f,15, ci.	0,15
D'un cheval ou mulet non chargé, 0f,10, ci.	0,10
D'une ânesse ou d'un âne chargé, 0f,10, ci.	0,10
D'une ânesse ou d'un âne non chargé, 0f,07, ci.	0,07
Par bœuf ou vache, 0f,15, ci.	0,15
Par veau ou porc, 0f,05, ci.	0,05
Par un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons, 0f,02, ci.	0,02
Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.	
Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, payeront 0f,05, ci. .	0,05
Le batelier ne pourra être contraint de passer isolément les chevaux, mulets, bœufs ou autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de 0f,50, ci. . . .	0,50
Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, 0f,07, ci.	0,07
Pour le passage :	
D'une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux et le conducteur, 0f,50, ci.	0,50
D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur, 0f,75, ci.	0,75
D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur, 1 franc, ci.	1,00

	fr. c.
Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied, 0f,05, ci	0,05
Pour le passage d'une charrette chargée et attelée :	
D'un seul cheval, mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur, 0f,50, ci	0,50
De deux chevaux, mulets, ou quatre bœufs, y compris le conducteur, 0f,75, ci	0,75
De trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur, 1 franc, ci	1,00
Pour le passage :	
D'une charrette à vide, le conducteur et le cheval, 0f,35, ci	0,35
D'une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur, 0f,25, ci	0,25
Pour le passage d'un chariot de roulage à quatre roues :	
Chargé, un cheval et le conducteur, 0f,75, ci	0,75
Chargé, deux chevaux et le conducteur, 1 franc, ci	1,00
Chargé, trois chevaux et le conducteur, 1f,25, ci	1,25
A vide, attelé d'un seul cheval et le conducteur, 0,45, ci	0,45
Il sera payé pour chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et pour ânes ou ânesses non chargés.	
Le batelier ne pourra être contraint de passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui assurera au moins une recette de 0f,75, ci	0,75
Les voitures seront prises au haut du quai du départ, embarquées, débarquées et reconduites au haut du quai opposé, aux frais du fermier.	
our une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, 0f,40, ci	0,40
La même, à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur, 0f,25, ci.	0,25

Le bac étant muni d'une traille et la hauteur des eaux non débordées ne rendant pas le passage plus difficile, le droit simple sera seul exigible, quelle que soit la hauteur des eaux, jusqu'à celle où le passage est interdit.

Dans le temps des glaces, le payement du droit sera quadruple.

Les droits portés au tarif ci-dessus seront doubles lorsque le service se fera de nuit.

Le passage est interdit quand les eaux surmonteront le chemin d'accès de la rive gauche, quand la rivière charriera de forts glaçons, dans le cas de débâcle, et lorsque les grandes eaux seront assez élevées pour faire craindre les accidents.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison qui devront être tracées en rouge sur leurs flancs.

2. Sont exempts des droits de péage :

1° Les préfets et sous-préfets en tournée dans leurs départements et arrondis-

sements, les maires, les juges d'instruction et procureurs de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents-voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi et les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, ainsi que leurs assistants;

Les préfets, sous-préfets et autres fonctionnaires désignés au présent paragraphe auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne et de leurs voitures et conducteurs;

2° Les malles-poste, les courriers et les estafettes du Gouvernement;

3° Les trains d'artillerie, c'est-à-dire les bouches à feu et caissons militaires chargés de munitions de guerre, ainsi que les militaires ou conducteurs qui les accompagnent; les bouviers, bœufs, chevaux et voitures requis pour le transport des vivres de l'armée, des équipages, des troupes et des militaires malades; les voitures cellulaires et leurs chevaux et conducteurs;

4° Les militaires de tous grades voyageant avec leurs corps; les sous-officiers et les soldats voyageant isolément; la gendarmerie, dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie et les voitures et chevaux servant à les transporter, à la charge de représenter, soit une feuille de route, soit un ordre de service;

5° Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

6° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions;

7° Dans les limites de l'inscription maritime, les officiers et agents des divers corps de la marine, se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service; les officiers et agents ayant le siége de leurs fonctions dans la circonscription maritime qui comprend l'une et l'autre rive; les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires ou agents préposés à la police de la navigation et des pêches.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

3. Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps, qui sera d'une heure pour les bacs et d'une demi-heure pour les passe-cheval et pour les batelets.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignés à l'article 2.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre ce laps de temps payera le droit fixé, dans ce cas, par le tarif.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignés à l'article 2.

(N° 160)

[18 mars 1873.]

Répartition, entre les départements, de la somme de 210.000 francs, formant le complément de la cinquième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868;

La section de l'intérieur, justice, instruction publique, cultes et beaux-arts du Conseil d'État entendue,

Décrète:

Art. 1er. Une somme de 210.000 francs, formant le complément de la cinquième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie, pour l'exercice 1873, conformément à l'état annexé au présent décret.

2. Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État annexé au décret du 18 mars 1873.

Tableau de la répartition de la somme de 210.000 francs, formant le complément de la cinquième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses)	20.000	
Alpes (Hautes-)	10.000	
Alpes-Maritimes	5.000	
Ardèche	30.000	
Ariège	25.000	
Creuse	25.000	
Loire (Haute-)	10.000	
Lozère	10.000	
Pyrénées (Hautes-)	20.000	
Pyrénées-Orientales	20.000	
Savoie (Haute-)	30.000	
Vaucluse	5.000	
Total	210.000	

Vu pour être annexé au décret du 18 mars 1873.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé E. DE GOULARD.

(N° 161)

[21 mars 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 13 et 20 novembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement de voies de garage et de triage à la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, présenté le 18 mars 1872 par la compagnie, avec détail estimatif montant à	583.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'installation d'un service de petite vitesse à la gare de Salaise, présenté par la compagnie le 13 septembre 1872, avec détail estimatif montant à	16.000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de construction de maisons d'habitation pour les agents de la gare de Miramas, présenté le 12 septembre 1872 par la compagnie, avec détail estimatif montant à	108.000

LIGNE DE PARIS A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Voiron, présenté par la compagnie le 2 septembre 1872, avec détail estimatiif montant à	83.000
Ensemble	790.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

2. La compagnie sera tenue de donner une largeur de 6 mètres à la déviation du chemin vicinal n° 2 (de Quincieux à Saint-Germain), indiquée au projet des voies de triage et de garage à établir à la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 162)

[21 mars 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à

faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 13 et 20 novembre 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'établissement d'une gare de marchandises à Maisons-Alfort, présenté par la compagnie le 10 juillet 1869, avec détail estimatif montant à.	299.000

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet de construction de deux maisons de poseur dans l'Esterel, présenté le 11 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	74.500
Ensemble.	373.500

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 163)

[21 mars 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 13 et 20 novembre 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

	fr. c.
Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Chamond, présenté le 25 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	52.416,00
Projet d'agrandissement de la gare de Lorette, présenté le 25 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	25 842,80
LIGNE DE TARASCON A CETTE.	
Projet d'établissement d'une gare de marchandises à Milhaud et de déplacement de la gare des voyageurs de cette localité, présenté le 21 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	196.000,00
LIGNE DU VAR A LA FRONTIÈRE D'ITALIE.	
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Nice, présenté le 28 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	55.000,00
Ensemble.	329.258,80

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncée à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 164)

[21 mars 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 19 juin, 23 et 30 octobre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants:

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet de pose de persiennes aux fenêtres des bureaux des arrivages de la gare de Paris, présenté le 26 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	874
Projet d'agrandissement des ateliers de la gare de la Chapelle, présenté le 2 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	26.680

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

Projet d'établissement d'une usine de galvanisation dans les ateliers de la gare d'Ermont, présenté le 5 avril 1872, avec détail estimatif montant à.	3.360
Projet d'établissement d'un service de petite vitesse à la station de Précy, présenté par la compagnie le 1er mai 1872, avec détail estimatif montant à.	41.440

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet de substitution d'une machine locomobile d'une force de six chevaux à une machine de trois chevaux pour l'alimentation de la gare de Cambrai, projet présenté par la compagnie le 24 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	3.220

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet de substitution d'une plaque tournante de 4m,80 de diamètre à une plaque de 4m,20 dans la gare de Calais, présenté le 19 juin 1872, avec détail estimatif montant à.	672

LIGNE DE BÉTHUNE A CAMBRAI.

Projet de pavage du chemin d'accès à la nouvelle station de Laforest, présenté le 17 juin 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	11.200
Ensemble.	87.446

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmen-

tionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 165)

[21 mars 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 20 et 27 novembre, 4 et 18 décembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet de construction d'un étage au-dessus des bureaux du matériel de l'atelier des voitures à la gare de la Chapelle, présenté le 19 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	64.960

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'allongement des deux voies de garage (côté droit et côté gauche), pose d'une voie de manutention avec plaque tournante de 4m,20 de diamètre dans la cour des marchandises, et construction d'empierrement aux abords de la gare, à la station de Rue, présenté le 1er octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	20.160
Projet de prolongement de la voie de garage de droite et de construction d'un petit garage sur le côté gauche, avec plaque tournante, à la station de Montreuil-Verton, présenté le 1er octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	13.440
A reporter.	98.560

	francs.
Report.	98.560

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet d'établissement d'une pompe à vapeur et d'un réservoir en maçonnerie pour l'alimentation de la gare d'Achiet, présenté le 4 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	7.392

LIGNE DE HAUTMONT A MONS.

Projet de construction d'un nouveau dortoir, avec chauffoir et magasins, à la station de Feignies, présenté le 10 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	7.840

LIGNE D'HAZEBROUCK A CALAIS.

Projet d'établissement de nouvelles voies et de plaques tournantes à la gare de Watten, présenté le 27 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	49.280

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement de deux jonctions de voies à la gare de Fourguereuil, présenté le 10 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	6.720
Ensemble.	169.792

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 166)

[23 mars 1873.]

Répartition, entre les départements, de la cinquième annuité des subventions accordées par la loi du 11 *juillet* 1868 *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 11 juillet 1868 et 19 mars 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Un prélèvement de 1.500.000 francs est opéré, dans les proportions suivantes, sur les sommes de 10 millions et de 1.500 000 francs représentant la cinquième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux, savoir :

1.304.000f	sur la subvention de 10 millions affectée aux chemins vicinaux ordinaires;
196.000	sur la subvention de 1.500.000 francs destinée aux chemins d'intérêt commun.
1.500.000f	

Cette somme sera distribuée par le ministre de l'intérieur entre les communes et les départements, pour les aider à reconstruire ou à réparer les ouvrages d'art dépendant des chemins vicinaux et qui ont été détruits ou dégradés pendant la guerre.

2. La somme de 8.486 000 francs représentant, sauf le prélèvement ci-dessus et la réserve dont il sera parlé ci-après, la cinquième annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie, pour l'exercice 1873, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 210.000 francs est réservée pour être distribuée conformément à l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868.

3. Une somme de 1.304.000 francs, formant, sauf le prélèvement dont il est question à l'article 1er, la cinquième annuité de la subvention accordée par la loi précitée pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie, pour l'exercice 1873, conformément à l'état n° 2 ci-annexé.

4. La somme de 200 millions que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements, pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, est répartie entre les départements conformément à l'état n° 3 ci-annexé.

5. Les ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État n° 1 annexé au décret du 23 mars 1873.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 8.486.000 francs.

(Exécution des articles 1 et 2 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	74.475	*Report*	4.615.103
Aisne	118.799	Lot	93.318
Allier	114.222	Lot-et-Garonne	121.250
Alpes (Basses-)	112 838	Lozère	184 539
Alpes (Hautes-)	98.911	Maine-et-Loire	66.442
Alpes-Maritimes	103.172	Manche	45 817
Ardèche	110.694	Marne	98.636
Ardennes	125 470	Marne (Haute-)	62.303
Ariège	113.690	Mayenne	51.157
Aube	77.033	Meurthe-et-Moselle	31.296
Aude	89.440	Meuse	72.892
Aveyron	84.445	Morbihan	101.881
Bouches-du-Rhône	44.634	Nièvre	77.442
Calvados	50.147	Nord	268.537
Cantal	233.619	Oise	56.739
Charente	99.145	Orne	143.733
Charente-Inférieure	67.698	Pas-de-Calais	131.004
Cher	162.861	Puy-de-Dôme	72.179
Corrèze	163.843	Pyrénées (Basses-)	98.745
Corse	429.698	Pyrénées (Hautes-)	102.557
Côte-d'Or	38.340	Pyrénées-Orientales	138.158
Côtes-du-Nord	63.913	Belfort (Territoire de)	31.273
Creuse	59.759	Rhône	60.974
Dordogne	167.140	Saône (Haute-)	44.275
Doubs	38.543	Saône-et-Loire	83.281
Drôme	102.436	Sarthe	79 034
Eure	13.365	Savoie	332,872
Eure-et-Loir	89.425	Savoie (Haute-)	162.075
Finistère	45.933	Seine	26.302
Gard	67.039	Seine-Inférieure	27.359
Garonne (Haute-)	65.851	Seine-et-Marne	74.173
Gers	56.072	Seine-et-Oise	106.781
Gironde	120.078	Sèvres (Deux-)	76.469
Hérault	121.977	Somme	51.469
Ille-et-Vilaine	58.706	Tarn	52.793
Indre	157 078	Tarn-et-Garonne	26.786
Indre-et-Loire	52.401	Var	16.745
Isère	123.894	Vaucluse	71.536
Jura	52.017	Vendée	81.817
Landes	239,367	Vienne	131.218
Loir-et-Cher	69.646	Vienne (Haute-)	180.607
Loire	46.124	Vosges	56.467
Loire (Haute-)	117.322	Yonne	77.966
Loire-Inférieure	102 793		
Loiret	71.050		
A reporter	4.615.103	Total	8.486.000

Vu pour être annexé au décret en date du 23 mars 1873.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé E. DE GOULARD.

État n° 2 annexé au décret du 23 mars 1872.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 1.304.000 francs.

(Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	SOMME accordée à chaque département.
1	2
	francs.
Ain	8.183
Aisne	10.492
Allier	15.171
Alpes (Basses-)	11.798
Alpes (Hautes-)	21.998
Alpes-Maritimes	45.167
Ardèche	36.087
Ardennes	15.180
Ariége	27,098
Aube	17 381
Aude	30.028
Aveyron	27.318
Bouches-du-Rhône	18.654
Calvados	17.508
Cantal	56.394
Charente	8.884
Charente-Inférieure	9.368
Cher	18.733
Corrèze	16.444
Corse	76.307
Côte-d'Or	2.065
Côtes-du-Nord	3.621
Creuse	26.198
Dordogne	9.611
Doubs	3.009
Drôme	18.055
Eure	1.819
Eure-et-Loir	16.337
Finistère	12.929
Gard	4 007
Garonne (Haute-)	3.282
Gers	5.614
Gironde	21.807
Hérault	18.346
Ille-et-Vilaine	8.890
Indre	13.175
Indre-et-Loire	791
Isère	10.663
Jura	3.800
Landes	27.401
Loir-et-Cher	19.823
Loire	12.078
Loire (Haute-)	20.698
Loire-Inférieure	15.047
Loiret	5.585
A reporter	774.449
Report	774.449
Lot	10.449
Lot-et-Garonne	8.663
Lozère	24.556
Maine-et-Loire	15.058
Manche	8.980
Marne	5.459
Marne (Haute-)	8.618
Mayenne	2.823
Meurthe-et-Moselle	1.254
Meuse	12.228
Morbihan	14.628
Nièvre	15 617
Nord	8.815
Oise	»
Orne	6.143
Pas-de-Calais	17.007
Puy-de-Dôme	90.287
Pyrénées (Basses-)	19.160
Pyrénées (Hautes-)	18.672
Pyrénées-Orientales	26.544
Belfort (Territoire de	11.001
Rhône	8.521
Saône (Haute-)	4.367
Saône-et-Loire	1.869
Sarthe	2.537
Savoie	40.496
Savoie (Haute-)	13.206
Seine	»
Seine-Inférieure	2.486
Seine-et-Marne	»
Seine-et-Oise	4.994
Sèvres (Deux-)	21.462
Somme	620
Tarn	31.470
Tarn-et-Garonne	8.138
Var	5.654
Vaucluse	2.278
Vendée	7.912
Vienne	17.387
Vienne (Haute-)	8.611
Vosges	15.508
Yonne	5.537
Total	1.304.000

Vu pour être annexé au décret du 23 mars 1873.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé E. DE GOULARD.

État n° 3 annexé au décret du 25 mars 1873.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 millions.

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs
Ain	»	571.100
Aisne	»	2.963.800
Allier	»	1.731.000
Alpes (Basses-)	500.000	610.800
Alpes (Hautes-)	500.000	331.800
Alpes-Maritimes	»	1.606.300
Ardèche	2.000.000	1.528.500
Ardennes	»	1.029.700
Ariège	1.500.000	659.800
Aube	»	957.200
Aude	»	709 700
Aveyron	»	699 300
Bouches-du-Rhône	»	531.600
Calvados	»	441.800
Cantal	3.350.000	1.097.400
Charente	»	898.800
Charente-Inférieure	»	536.400
Cher	800.000	3.759.200
Corrèze	1.500.000	777.700
Corse	650.000	1.487.700
Côte-d'Or	»	222.100
Côtes-du-Nord	»	3.243.200
Creuse	1 120.000	431 100
Dordogne	»	5.403.600
Doubs	»	374.600
Drôme	»	1.542.300
Eure	»	149.300
Eure-et-Loir	»	2.578.400
Finistère	»	1.754.000
Gard	»	592 000
Garonne (Haute-)	»	851.300
Gers	»	467.800
Gironde	»	1.686.500
Hérault	»	3.040.900
A reporter	11.920.000	45.091.700

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
A reporter	11.920.000	45.091.700
Ille-et-Vilaine	»	1 262.300
Indre	611.075	2.637.300
Indre-et-Loire	»	404.900
Isère	»	4.279.900
Jura	»	437.300
Landes	3 240.500	2 578.000
Loir-et-Cher	»	2.428.500
Loire	»	1.386.500
Loire (Haute-)	1.000.000	594.600
Loire-Inférieure	»	1.439.200
Loiret	»	1.433.600
Lot	1.400.000	675.500
Lot-et-Garonne	»	3.782.700
Lozère	»	611.100
Maine et Loire	»	2.799.700
Manche	»	1.522.700
Marne	»	1.157.000
Marne (Haute-)	»	418.600
Mayenne	»	506.300
Meurthe-et-Moselle	»	186.000
Meuse	»	476.500
Morbihan	»	1.666.600
Nièvre	»	1.996.400
Nord	»	23.570.100
Oise	»	727.200
Orne	»	4.106.800
Pas-de-Calais	»	3.174.200
Puy-de-Dôme	»	1.378.600
Pyrénées (Basses-)	1.245.600	646.100
Pyrénées (Hautes-)	1.000.000	326.400
Pyrénées-Orientales	»	498.000
Belfort (territoire de)	»	32.900
Rhône	»	1.329.000
Saône (Haute-)	»	374 000
Report	20.416.875	115.936.200

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
Report.	20.416.575	115.936.200
Saône-et-Loire. . . .	»	2.521.100
Sarthe.	»	1.532.700
Savoie.	3.497.000	2.077.400
Savoie (Haute-). . . .	1.000.000	704.400
Seine.	»	221.700
Seine-Inférieure. . .	»	313.100
Seine-et-Marne. . . .	»	1.831.100
Seine-et-Oise.	»	3.973.600
Sèvres (Deux-). . . .	»	483.600
Somme.	»	687.300
Tarn.	»	1.364.100
A reporter. . . .	24.913.575	131.645.800

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
Report.	24.913.575	131.645.[illegible]
Tarn-et-Garonne. . .	»	[illegible]
Var.	»	553.[illegible]
Vaucluse.	»	719.[illegible]
Vendée.	»	935.[illegible]
Vienne.	»	3.442.[illegible]
Vienne (Haute-). . .	1.121.300	2.026.[illegible]
Vosges.	»	471.[illegible]
Yonne.	»	799.[illegible]
Réserve.	965.125	32.129.[illegible]
Totaux.	27.000.000	173.000.[illegible]

Vu pour être annexé au décret du 23 mars 1873.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé E. DE GOULARD.

(N° 167)

[1er avril 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées,

des 5 juillet et 4 décembre 1871, 3 juillet et 18 décembre 1872 et 15 janvier 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet d'élargissement du pont sur le canal de Bourgogne, à Dijon, présenté le 30 septembre 1872 par la compagnie, avec détail estimatif montant à.	40.200

LIGNE DE DÔLE A SALINS.

Projet d'un aqueduc pour l'écoulement des eaux du dépôt des machines à la gare de Mouchard, présenté le 21 juin 1872 par la compagnie, avec détail estimatif montant à.	10.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de construction de trois abris à la gare de Sorgues, présenté le 7 novembre 1872 par la compagnie, avec détail estimatif montant à	13.000
Ensemble.	63.200

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

2. L'approbation du projet de l'aqueduc à construire à la gare de Mouchard est subordonnée aux conditions et réserves suivantes :

La compagnie sera tenue d'épurer convenablement les eaux qu'elle déversera dans le fossé de la route nationale n° 72.

Le débit de ces eaux devra être réglé de telle sorte qu'elles ne puissent en aucun temps se répandre sur la chaussée de la route.

Les droits des tiers sont expressément réservés.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 168)

[1er avril 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 11 et 18 décembre 1872 et 8 janvier 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

Projet d'établissement de deux cloisons dans l'ancienne demi-rotonde de la gare de la Chapelle, présenté le 4 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	francs. 3,920
Projet d'établissement d'une voie spéciale de déplacement et de transformation du pont à bascule à la gare de Saint-Leu, présenté le 30 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	16,192

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Installation de dix-neuf becs de gaz dans l'atelier des voitures à la gare d'Amiens : détail estimatif présenté le 9 octobre 1872 et montant à.	336

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet d'établissement d'un hangar sur le quai où sont déposés les fûts de pétrole, à la station de Corbehem, présenté le 14 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	3,584
Projet d'exécution, à la gare d'Arras, de nouvelles voies de garage, de changements de voie, d'une halle aux marchandises sur le quai	
A reporter. . . .	24,032

	francs.
Report.	24.032
à pétrole actuel, d'un nouveau quai à pétrole et de divers autres travaux, présenté le 22 juillet 1872, avec détail estimatif montant à.	358.400
LIGNE DE DOUAI A VALENCIENNES.	
Projet de construction d'un logement pour le conducteur des travaux à la gare de Somain, présenté le 12 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	7.280
LIGNE DE DOUAI A LILLE.	
Projet d'agrandissement de l'atelier d'ajustage à la gare de Fives, présenté le 4 novembre 1872, avec détail estimatif montant à. .	8.400
Ensemble.	398.112

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 169)

[1er avril 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 8 et 15 janvier 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses

à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

	francs.
Projet d'établissement de nouvelles voies de triage à la gare d'Aulnoye, présenté le 30 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	67.000

LIGNE D'ARRAS A DOUAI.

Projet de prolongement de la voie de garage de droite à la station de Rœux, présenté le 16 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	5.600

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement de nouvelles voies et d'agrandissement de la halle des marchandises à la station de Lillers, présenté le 24 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	66.080

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare d'Hazebrouck, présenté le 30 octobre 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	168.000
Projet d'une jonction de voies et de déplacement d'aiguilles à la même gare, présenté le 26 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	5.400
Projet d'établissement d'un nouveau pont à bascule à la gare de Dunkerque, présenté le 31 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	3.024
Ensemble.	315.104

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 170)

[1er avril 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses

à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les avis de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer de l'Est, en date des 8 juin 1870 et 3 mai 1872;

Vu les arrêtés ministériels des 12 novembre 1870 et 20 août 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les dépenses suivantes faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, savoir :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

	francs.
Construction d'une écurie pour soixante-quatre chevaux à la gare de la Villette : 68 p. 100 de la dépense totale.	29.382,07
Travaux d'agrandissement de la gare de Pantin : 68 p. 100 de la dépense totale.	75.159,42
Agrandissement du hangar aux marchandises et construction d'une voie de service à la gare de Nanteuil.	12.378,26
Acquisition de l'ancien port au bois à la gare d'Épernay.	50.010,39
Installation à Épernay d'une gare pour les marchandises encombrantes, sur l'emplacement de l'ancien port aux bois.	46.735,24
Acquisition de terrains pour l'agrandissement de la gare de Commercy.	14.870,28
Nouvelle acquisition de terrains pour agrandissement de la même gare.	226,76

LIGNE DE FROUARD A LA FRONTIÈRE.

Construction d'une halle à marchandises à la gare de Marbache.	4.884,00

LIGNE DE STRASBOURG A BALE.

Construction d'une halle à marchandises à Fegersheim.	3.240,66

LIGNE DE PARIS A MULHOUSE.

Échange de terrain à la gare de Mulhouse.	127,80
Ensemble.	237.014,88

Les dites dépenses seront imputées sur les 40 millions de francs énoncés à l'article 10 de la convention susmentionnée comme

maximum de dépenses à autoriser, dans le délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 171)

[1er avril 1873.]

Ouverture de crédit sur l'exercice 1873. — Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle, pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 1er août 1872, qui autorise le département de Meurthe-et-Moselle à faire à l'État une avance montant à 2.100.000 francs pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent;

Vu les déclarations du trésorier payeur général du département de Meurthe-et-Moselle, constatant qu'il a été versé au trésor, les 29 novembre et 19 décembre 1872, 4-16 janvier 1873, de nouvelles sommes montant à 257.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 2.100.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 17 février 1873,

Décrète:

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXV (*Amélioration des rivières*), un crédit de 257.000 francs pour la canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 172)

[1er avril 1873.]

Service de touage sur chaîne noyée dans la Saône, entre Lyon et Saint-Symphorien. — Autorisation d'établissement.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande du sieur *de Montgaillard*, tendant à obtenir l'autorisation d'établir un service de touage à vapeur sur chaîne ou câble noyé, pour le remorquage des bateaux sur la Saône, la dite demande en date du 19 février 1869;

Vu le décret, en date du 21 juillet 1856, qui avait autorisé les sieurs *de Sanois* et *Callon* à établir le même service;

Vu l'arrêté, en date du 8 février 1862, par lequel le ministre des travaux publics a prononcé la déchéance de cette autorisation;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements du Rhône, de l'Ain, de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or, sur le projet de cahier des charges et de tarif dressés pour l'établissement de ce service, notamment les avis des commissions d'enquête, en date des 14, 23 et 26 avril 1870;

Vu les rapports des ingénieurs, en date des 16-18 juillet et 18 août 1870;

Vu les avis de la commission du touage, en date des 8 novembre 1869 et 20 novembre 1871;

Ensemble le cahier des charges modifié par ladite commission;

Vu l'avis conforme du conseil général des ponts et chaussées, en date du 22 novembre 1871, approuvé par le ministre des travaux publics, le 18 décembre 1871;

Vu la soumission, en date du 14 mars 1872, par laquelle le sieur *de Montgaillard* déclare accepter les clauses et conditions du dit cahier des charges, et, en outre, consentir un rabais de 0f,10 par franc sur tous les prix du tarif;

Vu le procès-verbal de l'adjudication qui a eu lieu devant le conseil général des ponts et chaussées, le 14 mars 1872;

Vu le certificat délivré par le directeur de la caisse des dépôts et consignations, en date du 24 janvier 1873, constatant le dépôt

de la somme de 80.000 francs fait par le sieur *de Montgaillard* à titre de cautionnement;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Le sieur *de Montgaillard* est autorisé à établir à ses frais, risques et périls, sur la Saône, entre la borne kilométrique 2k,300, à l'aval du viaduc de la Quarantaine, à Lyon, et le canal du Rhône au Rhin, à Saint-Symphorien, un service de touage à vapeur sur chaîne ou câble en fil de fer noyé, pour le remorquage des embarcations de toute espèce, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

PERMISSION.

Art. 1er. M. *de Montgaillard* est autorisé à établir à ses frais, risques et périls, sur la Saône, entre le kilomètre 2k,300, à l'aval du viaduc de la Quarantaine, à Lyon, et le canal du Rhône au Rhin, à Saint-Symphorien, un service de touage pour le remorquage des embarcations de toute espèce entre ces deux points.

2. La permission d'établir ce service sera soumise aux conditions déterminées par les articles suivants.

TITRE II.

ÉTABLISSEMENT.

3. Le touage sera fait au moyen d'une chaîne ou d'un câble en fil de fer noyé au fond de la rivière et de bateaux toueurs marchant à la vapeur.

Si l'expérience vient à démontrer que le système de touage adopté ne se prête pas en totalité ou en partie à un service de remorquage sûr et convenable, le permissionnaire sera tenu de le modifier de manière à atteindre ce but.

4. Le permissionnaire terminera tous les travaux nécessaires à l'établissement du service dans un délai de trois ans, à partir du décret d'autorisation, savoir :

Avant la fin de la première année, pour la partie comprise entre le kilomètre 2k,300, à 300 mètres à l'aval du viaduc de la Quarantaine, à Lyon, et le port de Saint-Bernard ;

Avant la fin de la troisième année, jusqu'au canal du Rhône au Rhin, à Saint-Symphorien.

5. La chaîne ou le câble devra être placé d'après les ordres de l'administration et maintenu de telle sorte que du côté du halage la moitié au moins du chenal navigable reste libre pour que, au croisement avec les bateaux halés, ceux-ci conservent toujours le côté du chemin de halage.

Dans ces rencontres, le toueur devra toujours ralentir le jeu de sa machine.

Le permissionnaire pourra, néanmoins, sur les points où il en reconnaîtra l'opportunité, placer deux chaînes ou deux câbles à côté l'un de l'autre.

Les dispositions à suivre pour la traversée des barrages et dérivations seront soumises par le permissionnaire à l'approbation de l'administration et ne pourront être mises à exécution qu'après avoir été autorisées par le ministre des travaux publics.

TITRE III.

EXPLOITATION.

6. Chaque bateau devra être soumis aux vérifications prescrites par les règlements sur les bateaux à vapeur.

7. En ce qui concerne l'éclairage de nuit, les mesures à prendre en temps de brouillard pour éviter les rencontres, les passages des écluses et des ponts, les toueurs et leurs convois seront assimilés aux bateaux à vapeur et convois remorqués librement sur la Saône.

8. Le permissionnaire devra faire, sans préférence et dans l'ordre des déclarations, le remorquage de tous les bateaux chargés ou vides et des trains, soit qu'ils se trouvent aux extrémités de la chaîne, soit qu'ils stationnent aux points intermédiaires, pourvu qu'ils aient à bord l'équipage, les ancres et agrès nécessaires, et sauf les cas de force majeure, l'insuffisance du mouillage et l'interdiction régulière de la navigation.

9. Le permissionnaire pourra transporter des marchandises pour son propre compte, mais sous la condition que les embarcations autres que les siennes seront, à quelque moment qu'elles se présentent, toujours remorquées avant les siennes.

Toutefois, cette faculté de transport ne s'étendra pas au delà de 200,000 tonneaux comprenant la montée et la descente entre Lyon et Saint-Symphorien.

10. Le permissionnaire jouira du droit de trématage, soit en route, soit au passage des ponts et écluses :

1° Sur les bateaux halés par des chevaux ;

2° Sur les convois remorqués qui se font aider par des chevaux ;

3° Sur tous autres bateaux qui n'auraient pas de service régulier et qui se laisseraient gagner de vitesse par les toueurs.

Un arrêté du ministre des travaux publics déterminera les conditions de vitesse et de régularité que les toueurs devront conserver pour jouir du droit de trématage.

11. Le ministre des travaux publics se réserve le droit de réglementer la

composition, la vitesse maxima et le tonnage des convois, au double point de vue de la sécurité et de la liberté de la navigation.

12. Un arrêté ministériel déterminera, le permissionnaire entendu, le nombre et la position des bureaux dans lesquels seront reçues les déclarations des mariniers qui désireront faire usage du touage, la forme dans laquelle ces déclarations seront faites et reçues, les lieux de stationnement des toueurs et des bateaux qui voudront se faire remorquer, les heures de départ et d'arrivée, le nombre des convois réguliers et supplémentaires, la composition des équipages, les points où la chaîne devra être interrompue et les autres prescriptions nécessaires à la régularité et à la sécurité du service.

13. Le permissionnaire et ses agents se conformeront aux règlements généraux faits ou à faire concernant la police de la navigation, ainsi qu'aux arrêtés particuliers qui seraient pris par les préfets des départements traversés par la Saône, en exécution des décrets et ordonnances.

14. Il sera responsable, vis-à-vis de l'administration, des contraventions qu'entraînerait le stationnement des bateaux pour lesquels il aurait été fait une déclaration régulière à fin de remorquage, lorsque ce stationnement sera de son fait.

15. Le permissionnaire n'aura aucun recours contre l'État par suite des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui à raison de dommages résultant de l'exécution des travaux ou du service du touage.

16. Le permissionnaire sera soumis à la surveillance et au contrôle de l'administration ; ce contrôle et cette surveillance auront pour effet d'empêcher le permissionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges.

17. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents de l'administration.

TITRE IV.

DURÉE, DÉCHÉANCE ET RÉVOCATION DE LA PERMISSION.

18. La durée de la permission sera de cinquante ans, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux.

19. A l'expiration de la présente permission, le permissionnaire, s'il n'est pas chargé de continuer le service, sera tenu de vider les lieux ou de céder, à dire d'experts, au permissionnaire qui pourrait être appelé à lui succéder, telle partie de son matériel que l'administration jugerait convenable de retenir pour la continuation du service, s'il y a lieu.

20. La présente permission est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 18.

La révocation ne pourra être prononcée que pour cause d'intérêt public, dans la forme de la présente permission.

21. Faute par le permissionnaire d'avoir établi le service dans les délais fixés ou de remplir les diverses obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance et sera tenu de vider les lieux.

L'administration aura toutefois la faculté de retenir telle partie du matériel

fourni qu'elle jugera convenable, soit sur estimation à dire d'experts, soit en procédant à une réadjudication sur mise à prix du matériel retenu, au choix de l'administration.

22. En cas d'interruption totale ou partielle du service, l'administration se réserve la faculté de prendre immédiatement, aux frais, risques et périls du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le permissionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

23. Les dispositions des articles précédents relatives à la déchéance du permissionnaire ne lui seront pas applicables, si le retard dans l'installation du service ou l'interruption de l'exploitation provenait de force majeure régulièrement constatée.

TITRE V.

TARIF.

24. Les droits à percevoir par le permissionnaire pendant toute la durée de la concession sont réglés par le tarif ci-après :

	DE L'ORIGINE à la gare de Vaïse (traversée de Lyon).	DE LA GARE de Vaïse à Saint-Bernard.	DE SAINT-BERNARD à Saint-Symphorien (entrée du canal du Rhône au Rhin).
A la remonte :	francs.	francs.	francs.
Par tonne de jauge effective et par kilomètre. .	0,02403	0,01350	0,00900
Par tonne de jauge possible et par kilomètre.	0,01197	0,00270	0,00225
A la descente :			
Par tonne de jauge effective et par kilomètre. .	0,01197	0,00315	0,00315
Par tonne de jauge possible et par kilomètre.	0,00602	0,00135	0,00135

Pour le transport des engrais, les prix du tarif seront réduits à moitié, tant à la montée qu'à la descente.

Lorsque le prix du blé à Lyon dépassera 25 francs par hectolitre, les prix du tarif seront également réduits à moitié par chaque tonne de substances alimentaires de toute nature, excepté les vins, pour lesquels le tarif ci-dessus sera maintenu.

Le permissionnaire pourra exiger le payement du tarif avant d'admettre un bateau dans un convoi.

25. Toute fraction de tonne sera comptée comme tonne entière.

Le mètre cube de bois en radeaux sera compté pour une tonne de jauge effective.

Toute fraction de kilomètre sera comptée comme kilomètre entier.

Dans la traversée de Lyon, on comptera pour 3 kilomètres tout parcours inférieur à cette distance, puis pour 6 kilomètres tout parcours compris entre 3 et 6 kilomètres, et pour 8 kilomètres tout parcours compris entre plus de 6 kilomètres et 8 kilomètres.

26. Dans le cas où le permissionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la chaîne, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai d'un an au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être autorisés par les décisions de l'administration supérieure prises sur la proposition du permissionnaire et rendues exécutoires par un arrêté du préfet.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur, conformément aux tarifs approuvés.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, le permissionnaire sera libre de réduire, par mesure générale, à un droit fixe mais uniforme, le tarif de traction des bateaux vides en retour qu'il aurait remorqués à charge.

27. L'administration se réserve le droit de reviser les tarifs tous les cinq ans, après avoir pris l'avis des chambres de commerce des départements traversés par la Saône, sans toutefois que ces tarifs puissent être abaissés au-dessous des trois cinquièmes des prix fixés par l'article 13.

Par exception au paragraphe précédent, en ce qui concerne les délais pour la révision des tarifs, une révision extraordinaire aura lieu dans l'année qui suivra l'achèvement des travaux actuellement en cours d'exécution pour l'amélioration de la Saône.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

28. Tout autre mode de traction ou de transport établi ou à établir sur la Saône sera admis concurremment avec les toueurs du permissionnaire.

29. Il est expressément interdit au permissionnaire, sous peine de déchéance, de faire tout traité avec une ou plusieurs compagnies de chemins de fer, de faire toute cession de son entreprise à ces compagnies ou d'opérer toute fusion avec elles.

30. Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il ne présente un acte régulier de cautionnement, ou au moins un engagement en bonne et due forme de fournir ce cautionnement. L'engagement doit être réalisé dans les huit jours de l'adjudication.

Ce cautionnement sera de 80.000 francs, dont 40,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou en obligations de chemins de fer français, avec transport,

au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les 40.000 francs restants pourront être en immeubles.

Ces diverses valeurs formeront le cautionnement de l'entreprise.

En cas de déchéance, le cautionnement deviendra la propriété de l'État.

31. Le permissionnaire devra faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui faite sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

32. Les contestations qui pourront s'élever entre l'administration et le permissionnaire au sujet de l'exécution du présent cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture du Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

Le Ministre des travaux publics,
Signé DE FOURTOU.

CIRCULAIRE.

(N° 173)

[14 juillet 1873.]

Restes à payer à la clôture des exercices.— Mesures à prendre pour en réduire le nombre.

CIRCULAIRE N° 2.

Monsieur le Préfet, d'après les dispositions du titre VI du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du ministère des travaux publics, toute créance qui n'a pas été acquittée sur les crédits de l'exercice auquel elle se rapporte ne peut plus être ordonnancée que par voie de rappel sur exercice clos et conformément à des règles spéciales déterminées pour le payement des dépenses de cette nature.

Les formalités à remplir pour ce payement entraînant des délais assez longs et des écritures volumineuses, il serait à désirer, à tous les points de vue et principalement dans l'intérêt des créanciers de l'État, que le nombre des créances restant à payer à la clôture de chaque exercice fût aussi restreint que possible, et c'est le point sur lequel je viens appeler en ce moment votre attention.

Les créances dont il s'agit sont de deux sortes : 1° les dépenses mandatées et dont le payement est arrêté par une cause quelconque; 2° et celles qui, bien que liquidées en temps utile, n'ont pu être mandatées avant le 31 juillet de la seconde année de l'exercice.

Pour les premières, il ne paraît pas que, sauf un petit nombre de cas très-rares, l'administration ait aucun moyen d'en diminuer le nombre; mais pour les secondes, dont le nombre augmente pour ainsi dire d'année en année, il serait vivement à désirer que la liquidation et le mandatement en eussent lieu avant le 31 juillet de la seconde année, hors le cas d'impossibilité absolue, et je suis porté à penser qu'en redoublant d'efforts, MM. les Ingénieurs pourraient réduire le nombre des créances à reporter sur les exercices clos.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien appeler sur cette question l'attention de M. l'Ingénieur en chef de votre département. Je suis assuré qu'il fera tout ce qui dépendra de lui pour réaliser les intentions que je viens d'exprimer et je l'en remercie à l'avance; de votre côté, Monsieur le Préfet, je vous serai infiniment obligé de ce que vous voudrez bien faire pour l'amélioration, sous ce rapport, du service des travaux publics dans votre département.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

Signé A. DESEILLIGNY.

Pour ampliation :

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 174)

PERSONNEL.

Mai et Juin 1873.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 21 juin 1873.

M. Hachette, ingénieur en chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe.

Décret du 21 juin 1873.

M. Grenet, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite par décret de ce jour, prendra le titre d'inspecteur général honoraire.

Décret du 21 juin 1873.

Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe les dix-huit élèves ingénieurs de 1re classe hors de concours dont les noms suivent :

MM. Godard.
Bechmann.
Delestrac.
Mazoyer.
Bouvaist.
Malapert.
Siegler.
Coindre.
Houbre.

MM. Perier.
Liébaux.
Lordereau.
Du Boys.
Rœderer.
Modelski.
Berquet.
Crepin.
Soulié.

2° MOUVEMENTS.

18 *mai* 1873. — M. Richey, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Angoulême (Charente), sera chargé du service du département de la Corse, en remplacement de M. Mondelet, mis en disponibilité. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

5 *juin*. — M. Lix, ingénieur ordinaire, attaché au conseil général des ponts et chaussées, sera attaché dans le département des Hautes-Pyrénées, au service de la dérivation de la Neste et au service des études et de la construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne et embranchement, en remplacement de M. d'Ussel, en congé.

Idem. — M. Boutan, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service de l'arrondissement de l'Est, dans le département des Hautes-Pyrénées, sera attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. d'Ussel, en congé.

11 *juin*. — M. Strohl, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Villefranche (Aveyron), sera attaché au service de la construction du chemin de fer de Mende à Séverac-le-Château avec embranchement sur Marvejols. Il résidera à Marvejols.

Idem.— M. Gouton, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, du service de l'arrondissement de l'Ouest, sera chargé, dans le département du Calvados, du service de l'arrondissement du Nord-Ouest, à la résidence de Bayeux, en remplacement de M. Le Moyne, qui a reçu une autre destination.

Idem.— M. Mocquery, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de la Haute-Saône, du service de l'arrondissement du Centre, et attaché en outre au service de la navigation de la Saône, sera chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est, et attaché en outre au service hydraulique de ce département et au contrôle des travaux du chemin de fer de Dijon à Langres, en remplacement de M. Fontaine (Arthur), qui a reçu une autre destination.

14 *juin*. — M. Ribaucour, ingénieur ordinaire, précédemment attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort et remis, sur sa demande, à la disposition du ministère des travaux publics, sera chargé du service de l'arrondissement de Draguignan, en remplacement de M. Martin (Félix), mis en congé illimité.

14 juin 1873.— M. Pigeon, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département des Alpes-Maritimes, du service de l'arrondissement de Grasse, sera attaché en outre au service du canal d'irrigation de la Siagne et du Loup, en remplacement de M. Martin (Félix), mis en congé illimité.

16 juin. — M. Petit, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Privas (Ardèche) et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Livron à Crest, sera chargé, dans le département de l'Isère, du service de l'arrondissement de l'Ouest, en remplacement de M. Châtel, mis en congé illimité.

21 juin.—M. Sorel, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, dans le département des Basses-Alpes, et attaché en outre au service hydraulique du même département et au contrôle des travaux des chemins de fer d'Avignon à Gap et de l'embranchement de Digne, en remplacement de M. Denis, mis en congé illimité.

25 juin.— M. Fontaine, ingénieur en chef, chargé du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est nommé directeur du dépôt des cartes et plans du ministère des travaux publics, en remplacement de M. Grenet, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem.—M. Doussot, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montargis (Loiret), et attaché en outre au service des canaux de Briare et du Loing et au contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons, sera chargé du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, en remplacement de M. Fontaine. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef et il résidera à Montargis.

Idem. — M. Frossard, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Marne (1re section), sera attaché à la résidence de Montargis, au service des canaux de Briare et du Loing, en remplacement de M. Doussot.

Idem. — Les élèves ingénieurs dont les noms suivent, nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe, recevront les destinations suivantes :

M. Bouvaist, Haute-Saône, service ordinaire et navigation de la Saône, en remplacement de M. Mocquery, qui a reçu une autre destination.

M. Malapert, Haute-Garonne, service ordinaire (arrondissement de Muret, création d'emploi).

M. Siegler, Loire, service ordinaire et navigation de la Loire (1re section), en remplacement de M. Feuerstein, admis à la retraite.

M. Coindre, Haute-Loire, service ordinaire, en remplacement de M. Lefort, appelé à une autre destination.

M. Houbre, Jura, service ordinaire, en remplacement de M. Antoine, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

M. Perier, Hérault, service ordinaire et études et travaux de chemins de fer, en remplacement de M. Roucayrol, appelé à une autre destination.

M. Liébaux, Dordogne, service ordinaire et navigation de la Dordogne, en remplacement de M. Weisgerber, appelé à une autre destination.

M. Lordereau, Puy-de-Dôme, service ordinaire, en remplacement de M. Gouton, appelé à une autre destination.

M. du Boys, Ardèche, service ordinaire, en remplacement de M. Cultil, appelé à d'autres fonctions.

M. Rœderer, Charente, service ordinaire, en remplacement de M. Richey, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

M. Modelski, Aveyron, service ordinaire, en remplacement de M. Strohl, appelé à un autre service.

M. Bergeret, Doubs, service ordinaire, en remplacement de M. Rascol, appelé à un autre service.

M. Crepin, Nord, ports maritimes, en remplacement de M. Jacquet, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur, admis à la retraite.

M. Soulié, Aveyron, service ordinaire, en remplacement de M. Bernard, appelé à une autre destination.

3° DISPONIBILITÉ.

18 mai 1873. M. Mondelet, ingénieur en chef de 2e cl. 1er juin 1873.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

14 juin 1873. M. Martin (Félix), ingénieur ordinaire. 1er juill. 1873.
16 juin 1873. M. Châtel, ingénieur ordinaire. . . . Idem.
21 juin 1873. M. Denis, ingénieur ordinaire. . . . . Idem.

5° RETRAITE.

Date d'exécution.

21 juin 1873. M. Grenet, ingénieur en chef de 1re cl. 1er juill. 1873.

6° DÉCÈS.

Date du décès.

M. Forestier, ingénieur en chef de 1re classe. . . . 28 juin 1873.

ARCHITECTURE. — École d'agriculture.	CONSTRUCTION. Amélioration d'une portion de rivière.	Pont métallique.	Débarcadère flottant.	HYDRAULIQUE AGRICOLE. — Ferme avec distillerie.	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉS DE MACHINES.	LANGUES ÉTRANGÈRES. Allemand.	Anglais.
Doërr. . . 1er pr. Müntz. . . . 2e pr. Denys. . . 1er acc. Lefort. . . 1er acc. Chabert. . 2e acc.	De Vialar. . 1er pr. Doërr. . . 2e pr. Denys. . . 2e pr. Thuringer 1er ac. Juncker. . . 2e ac.	Doërr. . . 2e pr. Juncker. . acc.	Denys. . . 1er pr. Juncker. . 1er pr. Ribaucour 1er acc. Müntz. . . 2e acc.	Denys. . . 1er pr. Holl. . . . 2e pr. Pot. . . . 1er acc. Thuringer 2e acc.	Doërr. . . 1er pr. Denys. . . 1er pr. Glasser. . . 2e pr. De Vialar. . acc.	Doërr. . . . 1er pr. Thuringer 2e pr. Glasser. . . acc.	Doërr. . 1er pr. Holl. . . 2e pr. Glasser. . 1er acc. Juncker. 2e acc.	Juncker. 1er pr. Doërr. . . 2e pr. Chabert. . acc.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE. — Café-restaurant pour une gare de chemin de fer.	CONSTRUCTION. Grand pont en pierre.	Écluse avec pont-canal en tôle.	MÉCANIQUE. — Mur de soutènement et distribution d'eau.	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉS DE MACHINES.	LANGUES ÉTRANGÈRES. Allemand.	Anglais.
Balandier. . . 1er pr. André. . . . . 2e pr. Lix. . . . . . . acc.	Lix. . . . . . 1er pr. André. . . . 2e pr. Moron. . . . 1er acc. Junck. . . . 2e acc.	Cottreau. . . 1er pr. Lix. . . . . 2e pr. Junck . . . . 1er acc. Pérouse. . . 2e acc.	Lix. . . . . . 1er pr. Pérouse. . . 2e pr. Widmer. . . 1er acc. Rigaux. . . 2e acc. Bonamy. . . 2e acc.	Pérouse. . . . 2e pr. Barreau. . . . acc. Cottreau. . . . acc.	Meugy. . . . 1er pr. Cottreau. . . acc.	Lix. . . . . 1er pr. Strohl . . . 2e pr. Meser. . . . acc.	Lix. . . . . 1er pr. Widmer. . 1er pr. Pérouse. . acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE. — Études diverses.	CONSTRUCTION. — Routes. — Études.	MÉCANIQUE. — Distribution d'eau et recherche du profil en long d'un courant.	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉS DE MACHINES.	DESSIN AU CRAYON. — Lavis à la Sépia.	LANGUES ÉTRANGÈRES. Allemand.	Anglais.
Godard. . . . 1er pr. Bouvaist. . 2e pr. Malaport. . 2e pr. Crepin. . . . 1er acc. Perier. . . . 2e acc.	Delestrac. . 1er pr. Berquet. . . 2e pr. Houbre. . . 1er acc. Lordereau. . 2e acc.	Godard. . . 1er pr. Houbre. . . 2e pr. Bouvaist. . . 1er acc. Delestrac. 2e acc. Berquet. . 2e acc.	Mazoyer. . . 1er pr. Bechmann. . . acc. Delestrac. . . acc.	Bouvaist. . . 1er pr. Godard. . . 2e pr. Crepin. . . 2e pr. Delestrac. . . 1er acc. Berquet. . . 2e acc.	Crepin. . . . 1er pr. Godard. . . . 2e pr. Delestrac. . acc. Du Boys. . . acc.	Siegler. . . 1er pr. Bechmann 2e pr. Rœderer. . acc.	Delestrac. 1er pr. Bechmann 2e pr.

(¹) Voir les derniers tableaux dans le volume de 1869, page 867.

CONCOURS DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES, 1871—1872. (Relevé des prix et accessits.)

Première classe.

ARCHITECTURE. — *Palais destiné à une Faculté des lettres et des sciences.*	CONSTRUCTION. *Projet de canal.*	CONSTRUCTION. *Grand pont métallique.*	CONSTRUCTION. *Porte tournante de chasse.*	HYDRAULIQUE agricole. — *Amélioration d'un terrain.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Violette.. 1er pr. Cottreau.. 1er pr. Meugy. . 2e pr Lix. . . . 1er acc André.. . 1er acc. Balandier. 2e acc.	Moser.. 1er pr. Lix. . . 2e pr. Violette 1er acc. Cottreau 2e acc.	Violette 1er pr. Lix. . . 2e pr. Moron. 2e pr. Meugy. acc.	Moser. . 1er pr. Bonamy. 2e pr. Lix.. . . 1er acc. Cottreau. 2e acc.	Lix. . . 1er pr. Moser.. acc.	Meugy.. 1er pr. Cottreau 2e pr. Berthet. acc. Widmer acc.	Violette. 1er pr. Meugy.. 1er pr. Moser. . 2e pr. Lix. . . . 2e pr. Cottréau acc.	Lix. . . . 1er pr. Strobl. . 2e pr. Pérouse. acc.	Barreau.. 2e pr. Lix. . . . 2e pr. Pérouse.. acc. Widmer. acc.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE. — *Gare de voyageurs.*	CONSTRUCTION. *Grand pont en pierre.*	CONSTRUCTION. *Étude comparative sur les barrages mobiles.*	MÉCANIQUE. — 1° *Roues hydrauliques.* 2° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 6 travées.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Godard. . 1er pr. Malapert. 2e pr. Bouvaist. acc. Coindre. . acc.	Godard. . 1er pr. Modelski. 2e pr. Bechmann 1er acc. Delestrac. 2e acc.	Delestrac. 1er pr. Coindre. . 2e pr. Mazoyer.. 2e pr. Bechmann 1er acc. Godard. . 2e acc. Rœderer.. 2e acc.	Delestrac. . 1er pr. Bechmann.. 2e pr. Houbre. . . 2e pr. Lordereau. . 1er acc Godard . . . 2e acc.	Bouvaist. 1er pr. Mazoyer.. 1er acc. Siegler. . 2e acc.	Godard. . 1er pr. Bouvaist. 2e pr. Mazoyer.. 1er acc. Malapert. 2e acc.	Siegler. . 1er pr. Bechmann 2e pr Rœderer . 1er acc. Delestrac. 2e acc.	Delestrac. . 1er pr. Bechmann. 2e pr. Siegler. . . acc.

Concours de l'École des Ponts et Chaussées, 1871-1872 (suite). — (Relevé des prix et accessits.)

Troisième classe (Première division).

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Routes.* — *Études.*	MÉCANIQUE. — 1° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 3 travées.* 2° *Charpente métallique à la Polonceau.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	DESSIN au crayon et *Lavis à la sépia.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Pihier. . . 1er pr. Hendé. . . 2e pr. Rivoire. . 1er acc. Vétillart 2e acc.	Barois. . . 2e pr. Poulet. . . 2e pr. Vétillart. . 1er acc. Rabel. . . . 2° acc.	Vétillart. . 1er pr. Poulet. . . 2e pr. Pihier. . . 1er acc. Tarot. . . . 1er acc. Perrin. . . 2e acc.	Vétillart. 1er pr. Tarot. . . 2e pr. Barois. . . acc.	Barois. . . 2e pr. Vétillart. . acc.	Rabel. . 2e pr. Barois. . 2e pr. Journet. acc.	Barre. . . . 1er pr. Perrin. . . . 2e pr. De Thélin. . 1er acc. Chastellier. . 2e acc.	Poulet. . . . . . 2e pr. Tarot. . . . . . 2e pr. Barois. . . . . . acc.

Troisième classe (Deuxième division).

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Routes.* — *Études.*	MÉCANIQUE. — 1° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 4 travées.* 2° *Charpente métallique à la Polonceau.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	DESSIN. au crayon et *Lavis à la sépia.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Marion. . 1er pr. De Tavernier. . . 2e pr. Mouret. . 1er acc. Gros. . . . 2e acc.	Thibaudier. 1er pr. Luneau. . . 2e pr De Tavernier. . . . 2e pr. Le Secq-Destournelles. acc. Solacroup. . acc.	Le Secq-Destournelles. 1er pr. Jouffray. . . 2e pr. Thibaudier. 2e pr. Mouret. . . acc. De Tavernier. . . . acc.	Lancrenon. 1er pr. Étienne. . . 2e pr. Gros. . . . acc. De Miniac. acc.	Mouret. . . 1er pr. Marion. . . 2e pr. Gros. . . . acc. Le Secq-Destournelles. acc.	Marion. 1er pr. Gros. . . acc.	Schoendoerffer. . . . . 1er pr. Thibaudier. 2e pr. Étienne. . . 2e pr. Luneau. . . 1er acc. Solacroup. . 2e acc.	Harlé (Édouard). 1er pr. Harlé (Henri). . . 1er pr. De Miniac. . . . acc. Guiard. . . . . . acc.

CONCOURS DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES, 1871—1872. (Relevé des prix et accessits.)

Première classe.

ARCHITECTURE. — *Palais destiné à une Faculté des lettres et des sciences.*	CONSTRUCTION. *Projet de canal.*	CONSTRUCTION. *Grand pont métallique.*	CONSTRUCTION. *Porte tournante de chasse.*	HYDRAULIQUE agricole. — *Amélioration d'un terrain.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Violette.. 1er pr.	Moser.. 1er pr.	Violette 1er pr.	Moser. . 1er pr.	Lix. . . 1er pr.	Meugy.. 1er pr.	Violette. 1er pr.	Lix. . . . 1er pr.	Barreau.. 2e pr.
Cottreau.. 1er pr.	Lix. . . 2e pr.	Lix . . . 2e pr.	Bonamy. 2e pr.	Moser.. acc.	Cottreau 2e pr.	Meugy.. 1er pr.	Strobl. . 2e pr.	Lix. . . . 2e pr.
Meugy. . 2e pr	Violette 1er acc.	Moron. 2e pr.	Lix.. . . 1er acc.		Berthet. acc.	Moser. . 2e pr.	Pérouse. acc.	Pérouse.. acc.
Lix. . . . 1er acc	Cottreau 2e acc.	Meugy. acc.	Cottreau. 2e acc.		Widmer acc.	Lix. . . . 2e pr.		Widmer. acc.
André.. . 1er acc.						Cottréau acc.		
Balandier. 2e acc.								

Deuxième classe.

ARCHITECTURE. — *Gare de voyageurs.*	CONSTRUCTION. *Grand pont en pierre.*	CONSTRUCTION. *Étude comparative sur les barrages mobiles.*	MÉCANIQUE. — 1° *Roues hydrauliques.* 2° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 6 travées.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Godard. . 1er pr.	Godard. . 1er pr.	Delestrac. 1er pr.	Delestrac. . 1er pr.	Bouvaist. 1er pr.	Godard. . 1er pr.	Siegler. . 1er pr.	Delestrac. . 1er pr.
Malapert. 2e pr.	Modelski. 2e pr.	Coindre. . 2e pr.	Bechmann.. 2e pr.	Mazoyer.. 1er acc.	Bouvaist. 2e pr.	Bechmann 2e pr	Bechmann. 2e pr.
Bouvaist. acc.	Bechmann 1er acc.	Mazoyer.. 2e pr.	Houbre. . . 2e pr.	Siegler. . 2e acc.	Mazoyer.. 1er acc.	Rœderer . 1er acc.	Siegler. . . acc.
Coindre. . acc.	Delestrac. 2e acc.	Bechmann 1er acc.	Lordereau. . 1er acc		Malapert. 2e acc.	Delestrac. 2e acc.	
		Godard. . 2e acc.	Godard. . . 2e acc.				
		Rœderer.. 2e acc.					

Troisième classe (Première division).

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Routes.* — *Études.*	MÉCANIQUE. — 1° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 3 travées.* 2° *Charpente métallique à la Polonceau.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	DESSIN au crayon. et *Lavis à la sépia.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Pihier. . . 1er pr. Heudé. . . 2e pr. Rivoire. . 1er acc. Vétillart 2e acc.	Barois. . . 2e pr. Poulet. . . 2e pr. Vétillart. . 1er acc. Rabel. . . . 2e acc.	Vétillart. . 1er pr. Poulet. . . 2e pr. Pihier. . . 1er acc. Tarot. . . . 1er acc. Perrin. . . 2e acc.	Vétillart. 1er pr. Tarot. . . 2e pr. Barois. . . acc.	Barois. . . 2e pr. Vétillart. . acc.	Rabel. . 2e pr. Barois. . 2e pr. Journet. acc.	Barre. . . . 1er pr. Perrin. . . . 2e pr. De Thélin. . 1er acc. Chastellier. . 2e acc.	Poulet. . . . . . 2e pr. Tarot. . . . . . 2e pr. Barois. . . . . . acc.

Troisième classe (Deuxième division).

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Routes.* — *Études.*	MÉCANIQUE. — 1° *Étude sur les moments de flexion d'une poutre à 4 travées.* 2° *Charpente métallique à la Polonceau.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levés de machines.	DESSIN. au crayon. et *Lavis à la sépia.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Marion. . 1er pr. De Tavernier. . . 2e pr. Mouret. . 1er acc. Gros. . . . 2e acc.	Thibaudier. 1er pr. Luneau. . . 2e pr De Tavernier. . . . 2e pr. Le Secq-Destournelles. acc. Solacroup. . acc.	Le Secq-Destournelles. 1er pr. Jouffray. . . 2e pr. Thibaudier. 2e pr. Mouret. . . acc. De Tavernier. . . . acc.	Lancrenon. 1er pr. Étienne. . . 2e pr. Gros. . . . acc. De Miniac. acc.	Mouret. . . 1er pr. Marion. . . 2e pr. Gros. . . . acc. Le Secq-Destournelles. acc.	Marion. 1er pr. Gros. . . acc.	Schoendoerffer. . . . . 1er pr. Thibaudier. 2e pr. Étienne. . . 2e pr. Luneau. . . 1er acc. Solacroup. . 2e acc.	Harlé (Édouard). 1er pr. Harlé (Henri). . . 1er pr. De Miniac. . . . acc. Guiard. . . . . . acc.

CLASSEMENT DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE [illegible]

1re CLASSE DE 1872-1[illegible]

Classem[illegible]

NOMS des élèves.	Architecture. Projet d'église. Max. 30 Min. 10	CONSTRUCTION. Projets. Étude sur les moyens d'accélérer le remplissage et la vidange du sas dans les écluses du canal. Max. 30 Min. 10	CONSTRUCTION. Projets. Grand pont métallique. Max. 30 Min. 10	CONSTRUCTION. Projets. Amélioration d'un port. Max. 30 Min. 10	CONSTRUCTION. Examens. Chemins de fer. Max. 30 Min. 10	CONSTRUCTION. Examens. Travaux maritimes. Max. 30 Min. 10	Hydraulique agricole. Projet d'établissement d'une ferme avec distillerie. Max. 15 Min. 5	FORTIFICATION. Projets divers. Max. 8 Min. 3	FORTIFICATION. Examens. Max. 12 Min. 4	Droit administratif. Examens. Max. 30 Min. 10	LAN[illegible] étran[illegible] Ex[illegible] Allemand. Max. 30 Min. 10	[illegible]
1 Godard. . .	28 2P	25 A	28 2P	28 1P	30	28,66	13,50 1P	8	12	27,33	17	[illegible]
2 Bechmann.	29 1P	22	29 1P	25 A	27,66	24,66	14 1P	8	11	27,33	28 2P	[illegible]
3 Delestrac. .	25	24	28,50 2P	23	26,66	28	11	8	11	29,33	12^{x}	[illegible]
4 Mazoyer. .	21	29 1P	21	27 2P	29,33	27,66	12	7	11	28	9^{x}	[illegible]
5 Bouvaist. .	26 A	25 A	23	23	28,66	29,66	12	6	9	27	»	[illegible]
6 Malapert. .	28 2P	19	22	23	26,33	22,33	11	7	9	24,33	16	[illegible]
7 Siegler. . .	16	19	23	24	24,33	23,66	12	7	10	25	29 1P	[illegible]
8 Coindre. . .	22	28 2P	23	24	26,66	28,33	12	7	10	22	»	[illegible]
9 Houbre. . .	19	21	22,50	24	26,66.	24,66	11	7	10	26	11	[illegible]
10 Perier. . .	26 A	21	20	23	22,33	23,33	10	7	11	20,66	5^{x}	[illegible]
11 Liébaux. . .	20	14	22	22	26	21	10	6	8	23,33	5^{x}	[illegible]
12 Lordereau.	19	19	23	23	23,33	20	10	6	10	20	»	[illegible]
13 Du Boys. .	17	19	23	22	27	23,66	9	4	9	25,66	14	[illegible]
14 Rœderer. .	17	21	19	21	17,33	17,66	10	6	7	23,33	25 A	[illegible]
15 Modelski. .	17	18	20	24	19	17,66	11	7	8	19,33	19	[illegible]
16 Berquet. . .	16	16	20	23	22,33	18,66	9	5	8	18	5^{x}	12
17 Crepin. . .	24	21	25 A	21	20,66	21	7	5	8	23,66	10	[illegible]
18 Soulié. . .	14	10	20,50	19	18	15,33	5	4	6	17,66	15	[illegible]

OBSERVATIONS. — Dans les examens sur les langues, le dernier numéro de mérite obtenu est seul p[illegible] en compte ; les nombres qui figurent dans les colonnes expriment en conséquence la somme des connaiss[illegible] acquises par l'élève dans ce genre d'étude depuis son entrée à l'École.

Minimum général obligatoire pour la session 1872-1873. 255,5

TS ET CHAUSSÉES AU MOIS DE JUIN 1873.

S DE CONCOURS.

de mérite.

LEVÉS de machines.	CHIMIE appliquée.		MISSION.	PRÉSENCES			TOTAL des degrés obtenus pendant la session 1872-1873	RAPPEL du nombre de degrés obtenus pendant la session.		TOTAUX.
				aux leçons.		dans les salles d'étude.				
	Manipulations.	Examen.	Journal.	Cours spéciaux.	Langues étrangères.			1871-1872 réduction à la demie.	1869-1870 réduction au quart.	
Max. 15 Min. 5	Max. 12 Min. 4	Max. 8 Min. 3	Max. 45 Min. 15	Max. 30 Min. 22,5	Max. 6 Min. 4,5	Max. 24 Min. 16	Max. 460	Max. 195	Max. 94,50	Max. 749,50
14,18 1P	8,75	7	42	29,82	5,66	21,95	408,180	172,425	81,475	662,080
13,56 1A	9,65	6,40	36	30	6	24	412,260	169,420	74,075	655,755
13,87 2P	8,65	6,80	37	29,30	6	23,85	402,790	170,105	77,375	650,270
12,93	7,65	7	38	29,65	5,71	23,64	392,900	166,750	74,675	634,325
14,37 1P	10,30	6,20	33	26,70	5,68	20,49	372,560	159,120	77,925	609,605
13,31 2A	11,10	6,60	29	29,82	5,33	22,47	357,030	150,415	72,800	580,245
10,37	10,30	5,80	33	28,26	5,36	20,56	362,800	143,405	68,925	575,130
7,56	10,10	5,80	42	27,05	5,14	19,58	354,220	144,385	70,975	569,580
11,25	10,65	6,80	29	27,91	4,66	19,43	328,850	150,700	76,150	555,700
12	10,40	7,40	32	25,14	5,68	19,34	343,780	137,145	68,850	549,775
11,37	9,45	6	30	29,30	5,42	20,47	329,170	141,080	62,050	532,300
8,56	9,10	5,80	28	25,14	6	18,59	319,020	144,330	64,400	527,750
11,50	8,90	6,40	28	27,74	4,99	19,76	319,110	138,285	65,550	522,945
7,75	9,20	5,60	28	24,62	5,36	18,47	320,900	133,975	59,100	513,975
10,43	9,95	4	25	27,22	5,05	19,15	299,620	135,090	63,750	498,460
10,50	9,05	6,60	27	23,92	5,14	17,79	290,650	134,360	72,725	497,735
11,87	9,65	4,80	25	27,05	5,33	17,70	303,880	127,550	62,500	493,930
5	9,15	6,80	21	23,75	4,50	17,67	250,190	103,010	49,950	403,150

Pour les élèves de 1re classe, le chiffre cumulé des maximum des trois années est de 30 degrés.

[2] Le nombre des degrés à attribuer à un élève pour une langue dont il a suivi facultativement les cours à l'École, n'est porté en compte que jusqu'à concurrence de la moitié du chiffre résultant de l'examen.

2e CLASSE (1re DIVISION) DE 1872-[illegible]

Classem[illegible]

NOMS des élèves.	ARCHITECTURE. — Projet de phare.	CONSTRUCTION. Projets. Grand pont en pierre.	CONSTRUCTION. Projets. Étude comparative de portes d'écluse en bois et en métal.	CONSTRUCTION. Examens. Navigation.	CONSTRUCTION. Examens. Ponts.	MÉCANIQUE. 1° Projet de mur de soutènement. 2° Projet de distribution d'eau.	MÉCANIQUE. Examen. — Hydraulique.	LANGUES ÉTRANGÈRES. Examen. Allemand.
	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. [illegible] Min. [illegible]
1 Vétillart.	27 1P	29 1P	28 2P	29,66	28,66	26 2P	22,25	16,50 2A
2 Poulet.	22	25 1A	29 1P	27	26,66	27 1P	26	»
3 Barois.	20	24,50 2A	25 A	28,33	26,33	23	21	11
4 Tarot.	25 A	28	25 A	27	24,66	26 2P	21,75	»
5 Pihier.	26 2P	23	22	28	27,33	25 1A	20,75	10
6 Perrin.	14	23	20	25,33	26,66	24 2A	23,25	17,50 1A
7 Rabel.	21	24	22	17,66	18,66	23	17,25	11,50
8 Renardier.	26 2P	21	21	22,33	24	21	15,50	»
9 Rivoire.	22	23	19	21,33	24,33	22	12,25	9
10 De Thélin.	20	21	15	20,66	22	25 1A	18,50	17
11 Chastellier.	21	21	18	18,33	19	20	23,75	16
12 Pichon.	16	24	24	21,66	21,66	20	16,25	»
13 Heude.	19	21	23	18,33	21	19	20,25	8
14 Barre.	12	24	14	23,66	21,66	21	16,12	19 1P
15 Kleine.	18	20	17	16,33	21,66	22	18,75	7
16 Lavollée.	10	19	22	21,66	18,66	17	21,50	7
17 Journet.	18	20	16	17,66	17,66	18	12	12,50
18 Bonneau.	24	18	12	20	19	17	13	»

Minimum général obligatoire pour la session 1872-1873. 205

…VENANT 1re CLASSE (1re DIVISION) DE 1873-1874.

…r de mérite.

Croquis et levé de machines.	Mission — Journal.	Présences aux leçons: Cours spéciaux.	Présences aux leçons: Langues étrangères.	Présences dans les salles d'étude.	Total des degrés obtenus pendant la session 1872-1873.	Rappel du nombre de degrés obtenus pendant la session 1871-1872, réduction à la 1/2.	Totaux.	Observations.
Max. 15 Min 5	Max. 45 Min. 15	Max. 30 Min. 22,5	Max. 6 Min. 4,5	Max 24 Min. 16	Max. 390	Max. 204	Max. 594	
13,68 2P	40	30	6	23,97	350,800	176,692	527,492	
12,73	42	29,56	6	20,98	335,900	160,815	496,715	
11,25	41	29,34	5,68	21,68	318,770	168,345	487,115	
13,50 A	39	30	6	23,22	323,630	156,345	479,975	
11,93	34	29,12	5,42	22,43	308,310	169,230	477,540	
10,75	36	30	6	23,80	305,450	158,080	463,530	
12,06	32	28,63	6	20,29	285,100	152,427	437,527	
12,31	26	29,77	5,70	22,80	279,070	154,805	433,875	
10,62	32	29,77	4,85	22,02	273,500	157,997	431,497	
8,93	28	29,77	6	21,66	279,270	148,022	427,292	
7,18	37	27,50	5,36	18,88	278,840	140,685	419,525	
12,43	27	28,24	6	19,65	267,890	147,150	415,040	
10,75	36	28,90	5,42	21,10	270,840	142,282	413,122	
9,18	31	24,96	5,36	21,15	260,250	140,830	401,080	
7,68	32	25,83	5,68	18,47	258,400	141,200	399,600	
9	31	25,61	5,14	21,55	250,280	135,140	385,420	
12,06	30	25,61	5,68	19,41	243,740	138,440	382,180	
9	29	27,80	4,50	19,31	244,270	122,410	366,680	

Observations :

* Dans les examens sur les langues, le dernier numéro de mérite obtenu est seul porté en compte; les nombres qui figurent dans les colonnes expriment en conséquence la somme des connaissances acquises par l'élève dans ce genre d'étude depuis son entrée à l'École.

Pour les élèves de 2e classe, le chiffre cumulé du maximum des deux années est de 20 degrés.

α Le nombre de degrés à attribuer à un élève, pour une langue dont il a suivi facultativement les cours à l'École, n'est porté en compte que jusqu'à concurrence de la moitié du chiffre résultant de l'examen.

2e CLASSE (2e DIVISION) DE 1872-

Classeme

NOMS des élèves.	ARCHITECTURE. — Projets divers — 1° Mairie. 2° Maison de campagne	CONSTRUCTION. Projets. Grand pont en pierre.	CONSTRUCTION. Projets. Aqueduc sous canal surmonté de déversoirs et de barrages mobiles.	CONSTRUCTION. Examens. Navigation.	CONSTRUCTION. Examens. Ponts.	MÉCANIQUE. 1° Projet de mur de soutènement. 2° Projet de distribution d'eau.	MÉCANIQUE. Examen. — Hydraulique.	LANGUES étrangères. — Examens. Allemand.
	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 20 Min. 7
1 Lancrenon.	18,50	27 2P	27 1A	29	28,33	21	21,25	14,50
2 De Tavernier.	19,50	28 1P	26 2A	28,66	26	27 1P	18,25	13
3 Thibaudier.	21	24	29 1P	25,33	27	25 1A	20,25	16
4 Gros.	26 A	23	24	25,33	27	20	18,75	7
5 Luneau.	21	24	28 2P	27	26,33	23	27,25	17 A
6 Guiard.	17	20	23	26,66	27,33	24 2A	25,50	3^{a},50
7 Le Secq-Destournelles.	17	25,50 2A	23	22,33	24	27 1P	19	7
8 Solacroup.	24	26 1A	22	22	25,66	19	16,50	18 2P
9 Jouffray.	19,50	23	27 1A	23,66	23,66	25 1A	17,75	8,50
10 Marion.	29,50 1P	22	29 1P	23	22,33	19	15,75	12
11 Schoendoerffer.	18	25	20	23,33	22	23	22,75	19 1P
12 Boyer.	19,50	20	19	23,33	20,66	26 2P	20,75	»
13 Étienne.	18,50	22	17	21	21,33	22	24	15,50
14 De Miniac.	19	20	17	20	21,66	23	20,25	»
15 La Rivière.	19,50	25	15	20,33	22	20	14,75	11,50
16 Mouret.	23	18	18	20,66	21,66	20	16,50	»
17 Harlé (Édouard). . . .	12	17	14	18,33	18,33	20	14,50	6^{a},50
18 Harlé (Henri).	19,50	23	16	17,33	23,33	16	15,75	7^{a}
19 Mille.	22,50	21	13	18	20,66	18	11,50	11

Minimum général obligatoire pour la session 1872-1873. 203

[illegible]VENANT 1re CLASSE (2e DIVISION) DE 1873-1874.

[illegible]é de mérite.

[illegible]	Croquis et levé de machines.	Mission — Journal.	Présences aux leçons. Cours spéciaux.	Présences aux leçons. Langues étrangères.	Présences dans les salles d'étude.	Total des degrés obtenus pendant la session 1872-1873.	Rappel du nombre de degrés obtenus pendant la session 1871-1872, réduction à la 1/2.	Totaux.	Observations.
[illegible]	Max. 15 Min. 5	Max. 45 Min. 15	Max. 30 Min. 22,5	Max. 6 Min. 4,5	Max. 24 Min. 16	Max. 390	Max. 195	Max. 585	
[illegible]	12,31	33	30	6	23,14	317,530	167,365	484,895	
[illegible]	12,31	35	30	6	23,54	322,590	161,360	483,950	
[illegible]	12,81	33	29,78	6	23,46	318,540	161,085	479,625	
[illegible]	13,06 A	42	28,91	5,71	22,15	309,490	156,402	465,892	
[illegible]	10,56	28	30	6	22,88	309,850	152,895	462,745	
[illegible]	9,87	31	30	5,40	23,18	302,770	158,355	461,125	
[illegible] A	12,56	31	30	6	23,82	292,370	159,070	451,440	
[illegible]	10,93	27	29,56	6	22,41	287,890	154,465	442,355	
[illegible]	11,68	29	29,13	5,42	22,28	281,740	155,967	437,707	
[illegible]	13 A	30	30	5,68	20,97	290,560	141,795	432,355	
[illegible]	9,43	28	28,91	5,68	21,44	287,040	143,705	430,745	
[illegible]	7,87	34	29,13	5,40	20,84	276,980	153,167	430,147	
[illegible]	11,18	30	28,47	6	22,30	277,940	146,980	424,920	
[illegible]	11,18	34	27,39	5,70	20,52	279,360	144,577	423,937	
[illegible]	10,06	31	27,39	5,36	21,51	272,650	147,045	419,695	
[illegible]	13,43 2P	27	28,26	5,70	21,10	271,810	147,645	419,455	
[illegible]	9,43	42	29,56	6	22,30	268,280	149,600	417,880	
[illegible]	8,75	24	28,47	5,70	21,03	264,190	135,840	400,030	
[illegible] (P	8,75	26	29,34	5,42	21,81	267,890	119,940	377,830	

Observations :

* Dans les examens sur les langues, le dernier numéro de mérite obtenu est seul porté en compte, les nombres qui figurent dans les colonnes expriment en conséquence la somme des connaissances acquises par l'élève dans ce genre d'étude depuis son entrée à l'École.

Pour les élèves de 2e classe le chiffre cumulé du maximum des deux années est de 20 degrés.

α Le nombre de degrés à attribuer à un élève, pour une langue dont il a suivi facultativement les cours à l'École, n'est porté en compte que jusqu'à concurrence de la moitié du chiffre résultant de l'examen.

3e CLASSE DE 1872-1[illegible]

Classement [illegible]

NOMS des élèves.	ARCHITECTURE. — Projets divers.	CONSTRUCTION. Projet de route.	CONSTRUCTION. Routes. — Examen.	CONSTRUCTION. Procédés généraux de construction. — Examen.	MÉCANIQUE. Exercices divers.	MÉCANIQUE. Examen. — Hydraulique.	HYDRAULIQUE agricole. — Examen.	MINÉRALOGIE et géologie. — Examen.	[illegible]
	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 12 Min. 4	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	Max. 30 Min. 10	[illegible]
1 Goupil.	27,660 1P	24,825	24,750	11,500	27 1P	20,500	28	24	[illegible]
2 Lechalas.	21	23,825	27	8	20	21,25	27	30	[illegible]
3 Cartault.	20,66	26,425 2P	27	12	20	24	21	28	[illegible]
4 Bousigues.	22	27,25 1P	24	10,50	23	20	27	25	[illegible]
5 Bienvenüe.	18	22,825	22,500	7	23	24,75	28	29	[illegible]
6 Meyer.	17,33	20,425	19	11,50	26 2P	20,25	27	25	[illegible]
7 Cosserat.	26,38 2P	25	19,75	7	25 1A	21,25	23	22	[illegible]
8 Nigond.	17,33	26,75 2P	23,25	10	25 1A	23,50	21	22	[illegible]
9 Mauris.	22,66	25,50 2A	24,75	10	24 2A	20,25	21	24	[illegible]
10 Couvrat-Desvergnes. .	16	20,675	22,250	7	22	21,50	27	29	[illegible]
11 Tavernier.	22,33	26 1A	24,50	12	13	19	24	24	[illegible]
12 Monnet.	23,330	24,375	15,250	9	20	21,500	13	20	24
13 Crahay de Franchimont.	15,66	16,750	13,750	10	19	18,25	24	25	19
14 Bérard.	26 2P	24,375	15	7	22	11,75	12	14	23
15 Berget.	21,66	24,425	23	6	15	15,50	22	16	14
16 Harel de la Noë. . . .	13,33	14,50	17,75	11	22	17	20	19	20
17 Mayer.	16,66	13,625	18,750	5	13	15,25	13	22	[illegible]
18 Boulangier.	16	11,250	11,750	4	16	15,25	10	12	18

Minimum général obligatoire pour la session 1872-1873. 207

…VENANT 2e CLASSE DE 1873-1874.

…e de mérite.

LANGUES étrangères. — Examen [α].		COMPOSITION littéraire.	CROQUIS et levé de machines.	DESSIN au crayon et lavis à la sépia.	OPÉRATIONS de nivellement et de levé de plan.	PRÉSENCES			TOTAL des degrés obtenus pendant la session 1872-1873.	OBSERVATIONS.
						aux leçons.		dans les salles d'étude.		
…mand.	Anglais.					Cours spéciaux.	Langues étrangères.			
[illegible]	Max. 10 Min. 3	Max. 30 Min. 10	Max. 15 Min. 5	Max. 6 Min. 2	Max. 15 Min. 5	Max. 30 Min. 22,5	Max. 6 Min. 4,5	Max. 24 Min. 16	Max. 393	
[illegible]	3[α],750	18,830	13,980 A	5,750 1P	12,500	30	6	23,800	340,845	[α] Le nombre de degrés à attribuer à un élève pour une langue dont il suit facultativement le cours à l'École, n'est porté en compte que jusqu'à concurrence de la moitié du chiffre résultant de l'examen.
[illegible]	3[α],50	18	11,66	4,20	15	29,85	6	22,53	322,815	
[illegible]	2[α],50	20,46	9	3,60	12,50	30	6	23,65	321,895	
[illegible]	2[α],75	26,83	11,58	4,95	12,50	29,71	6	23,50	320,570	
[illegible]	4[α],50 1A	18,50	11,77	3,30	9	30	6	23,02	315,665	
[illegible]	5[α] 1P	23,50 1P	14,05 2P	5,75 1P	9	28,60	5,64	22,50	315,545	
[illegible]	2[α],50	18,16	14,23 1P	5,60 2P	11	28,74	5,42	21,31	302,290	
[illegible]	»	24	11,02	3,80	9	29,30	6	22,55	300,500	
[illegible]	»	18,16	11,04	3,70	9	29,16	5,42	23,12	298,760	
[illegible]	8,50 2A	19,66	7,94	4,60	8	29,85	6	23,55	298,525	
[illegible]	2[α],50	17,50	11,91	5,40 1A	6,50	29,16	5,71	21,83	293,340	
[illegible]	»	13,830	8,910	4,600	9	29,710	6	23,220	273,225	
[illegible]	9,50 2P	18,66	10,25	4,75	11	29,02	5,68	20,98	271,250	
[illegible]	2[α]	19,33	12,16	5,30 2A	11	29,44	5,64	22,18	269,375	
[illegible]	»	16,83	9,88	3,75	11	30	6	23,15	266,395	
[illegible]	3,50	22,16	8,16	3,40	5	27,76	5,33	20,46	252,350	
[illegible]	4[α]	20	5,27	4	7	29,02	5,64	21,83	249,845	
[illegible]	»	22,50	9,02	4,25	5	28,04	5,71	20,56	212,830	

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires ci-après désignés :

29 *mai* 1873. — M. Legrain, attaché au service de la navigation de la Seine (3e section), dans le département de l'Eure.

Idem. — M. Guérin, attaché au service ordinaire de la Lozère.

Idem. — M. Baroz, attaché au service ordinaire de l'Isère.

Idem. — M. Martin, attaché au service ordinaire de l'Isère.

Idem. — M. Carrier, attaché au service ordinaire de l'Isère.

Idem. — M. Buisson, attaché au service ordinaire de l'Isère.

Idem. — M. Joubert, attaché au service ordinaire de l'Isère.

18 *juin.* — M. Cheftel, attaché au service des ports de Saint-Malo et de Saint-Servan.

Idem. — M. Chaumel, attaché au service ordinaire du département du Cantal.

Idem. — M. Lombard, attaché au service ordinaire du département du Cantal.

26 *juin* — M. Chatenet, attaché au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. Paty, attaché au service ordinaire d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. Pellard, attaché au service ordinaire de l'Yonne.

Idem. — M. Agostini, attaché au service ordinaire de la Corse.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *mai.* — Est acceptée la démission de M. Achard, conducteur auxiliaire en congé dans le département de la Haute-Loire.

3 *juin.* — M. Schuster, conducteur de 3e classe, au service municipal de la ville de Paris, passe au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Mégrot, conducteur auxiliaire, attaché au service de la navigation de la Loire (2e section), passe du département du Cher dans celui de la Nièvre, même service.

Idem. — M. Feningre, conducteur de 2e classe, passe du service de la navigation de la Loire (2e section) au service ordinaire des Basses-Alpes.

13 *juin* 1873. — M. Hutellier, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (2e section), passe au service vicinal du département de la Seine. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Barthaud, conducteur de 2e classe, attaché au service des études du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis-les-Martel, passe au service ordinaire de la Dordogne.

14 *juin.* — M. Fessol, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire du département du Doubs au service hydraulique du même département.

Idem. — M. Charles, conducteur auxiliaire, attaché au service des études du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, est attaché au service ordinaire du Doubs.

Idem. — M. Mougel, conducteur de 4e classe, attaché au service hydraulique du département du Doubs, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

18 *juin.* — M. Vergeot, conducteur de 4e classe, attaché au service de la navigation de la Marne (1re section), passe au service de la navigation de la Seine (2e section).

19 *juin.* — M. Berteau, conducteur de 4e classe, au service municipal de la ville de Paris, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine pour être employé au service des ponts et chaussées de la Nouvelle-Calédonie.

23 *juin.* — M. Trilhe, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Tarn, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire de la Haute-Garonne.

26 *juin.* — M. Lebrowski, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la construction du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Martin, conducteur auxiliaire, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine

3° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
M. Weise, conducteur de 1re classe, Creuse, service ordinaire	1er juillet 1873.
M. Staniszewski, conducteur de 3e classe, Lot, navigation du Lot	Idem.
M. Desvignes, conducteur principal, Maine-et-Loire, navigation de la Loire	1er octobre.
M. Cary, conducteur de 1re classe, Seine, contrôle	

Dates d'exécution.

de l'exploitation du réseau de Lyon. . . . . . . 1er août 1873.

M. Rebout, conducteur de 4e classe, Seine-Inférieure, service maritime. . . . . 1er juillet.

4° DÉCÈS.

Dates des décès.

M. Courtois, conducteur principal, Seine, navigation de la Seine (2e section). . . . . 14 juin 1873.

M. Rousseau, conducteur, attaché au service de Seine-et-Oise. 24 juin.

AVANCEMENTS.

(Décision du 21 juin 1873.)

Sont nommés conducteurs principaux les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM.		
Ponsard	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
Déodor	Seine	Idem.
Gouilardon	Oise	Service ordinaire et contrôle de travaux de chemins de fer.
Hénocq	Oise	Service ordinaire.
Boidard	Somme	Idem.
Benneau	Nord	Idem.
Lorez	Haute-Marne	Idem.
Thomas	Meurthe-et-Moselle	Idem.
Lagrave	Allier	Idem.
Gauthier	Ain	Idem.
Seney	Hautes-Alpes	Idem.
Clavel	Hautes-Alpes	Idem.
Reybert	Bouches-du-Rhône	Service maritime.
Vigne	Var	Service ordinaire.
Daudé	Hérault	Idem.
Crouzet	Gard	Idem.
Schmit	Ariège	Chemin de fer de Foix à Tarascon.
Sciandro	Gironde	Service maritime.
Hublé	Tarn-et-Garonne	Navigation.
Drohomirecki	Vendée	Service maritime.
Chemineau	Charente	Service ordinaire.
Gaultier	Côtes-du-Nord	Idem.
Desfossés	Côtes-du-Nord	Idem.
Robin	Sarthe	Idem.
Mary, dit Lépine	Orne	Idem.
Flèche	Aube	Navigation de la Seine (1re section).
Leblanc	Côte-d'Or	Service ordinaire.
Bénatre	Lot	Navigation du Lot.
Marchand	Rhône	Service ordinaire.
Jattin	Gironde	Service maritime.
Tillinger	Seine	Travaux de Paris.

Sont élevés à la 1re classe les conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM.

Feloppe	Seine-Inférieure	Service ordinaire.
Lamy	Calvados	Service maritime.
Delorme	Seine-Inférieure	Idem.
Tassin	Seine	Service ordinaire.
Bergnon	Seine-et-Oise	Idem.
...inquet	Eure	Service hydraulique.
...érouard	Nord	Canal de Saint-Quentin.
...ecaigne	Nord	Voies navigables et contrôle du chemin de fer du Nord.
...ancourt	Aisne	Service ordinaire.
...idoux	Somme	Idem.
...roy	Pas-de-Calais	Service maritime.
...rthélemy	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
...ard	Seine-et-Marne	Navigation de la Marne (2e section).
...évenard	Seine	Contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est.
...illet	Marne	Navigation de la Marne (1re section).
...ourain	Indre	Service ordinaire.
...ecigne	Indre	Idem.
...iot	Jura	Idem.
...rat	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
...don	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
...ardonnel	Drôme	Navigation du Rhône.
...od	Savoie	Service ordinaire.
...llière	Savoie	Idem.
...rtafax	Corse	Idem.
...rred	Alpes-Maritimes	Idem.
...ller	Var	Idem.
...brier	Gard	Idem.
...décton	Ardèche	Idem.
...rié	Haute-Garonne	Service hydraulique.
...sabiau	Pyrénées-Orientales	Service ordinaire.
...au	Haute-Garonne	Idem.
...rtigues	Basses-Pyrénées	Idem.
...ncé	Gers	Idem.
...ubens	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
...raip	Basses-Pyrénées	Service ordinaire,
...elit	Gironde	Idem.
...bouvier	Charente-Inférieure	Ports maritimes.
...gnier	Charente-Inférieure	Service ordinaire.
...risson-Lacombe	Vienne	Idem.
...berteau	Loire-Inférieure	Idem.
...uné	Morbihan	Idem.
...aquet	Morbihan	Idem.
...e Guellant	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
...ment	Eure-et-Loir	Service ordinaire.
...Gentil	Seine	Idem.
...micki	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
...eau	Mayenne	Service ordinaire.
...uis	Côte-d'Or	Service municipal de Dijon.
...aud	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
...inot	Loir-et-Cher	Service ordinaire.
[illegible]	Yonne	Idem.
[illegible]	Lot	Navigation du Lot.
...urier	Lot-et-Garonne	Service ordinaire.
...ime	Haute-Vienne	Service ordinaire et contrôle de la ligne de Poitiers à Limoges.
...Pellier	Puy-de-Dôme	Service ordinaire.
...Chevrier	Rhône	Idem.
...Laurin	Seine	Contrôle du réseau du Nord.
...Deline	Gironde	Idem du Midi.
...Prudhomme	Loire	Idem de Lyon.
...ncelin	Marne	Idem de l'Est.
...Gomez	Seine	Travaux de Paris.
...Heinisholtz	Seine	Idem.

MM.

Locquet.	Seine.	Eaux et égouts de Paris.
Lequellec	Seine.	Idem.
Dabbadie.	Seine.	Service vicinal.

Sont élevés à la 2e classe les conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM.

Huet.	Eure.	Navigation de la Seine (2e section).
Thévet.	Seine-et-Oise.	Service ordinaire.
Vazou.	Seine-et-Oise.	Idem.
Durand.	Seine.	Navigation de la Seine (2e section).
Lebret.	Seine-Inférieure.	Service ordinaire.
Pinchard.	Calvados.	Idem.
Foucard.	Nord.	Idem.
Delannoy.	Pas-de-Calais.	Service maritime.
Try.	Pas-de-Calais.	Service ordinaire.
Leduc.	Nord.	Service maritime.
Baron.	Aisne.	Navigation de la Belgique vers Paris.
Beissac.	Oise.	Chemin de fer de Dijon à Amiens.
Passage.	Nord.	Service ordinaire.
Arnoult.	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
Bertrand.	Marne.	Service ordinaire.
Urbain.	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
Bontout.	Meurthe-et-Moselle.	Service ordinaire.
Girardin.	Meurthe-et-Moselle.	Navigation de la Moselle.
Bernard.	Haute-Marne.	Service ordinaire.
Mouton (Jules).	Meuse.	Idem.
Jourdain.	Indre.	Idem.
Piédallu.	Nièvre.	Idem.
Millin.	Cher.	Idem.
Venet.	Ain.	Idem.
Gouéry.	Saône-et-Loire.	Canal du Centre.
Josse.	Haute-Saône.	Service ordinaire.
Toussaint.	Saône-et-Loire.	Canal du Centre.
Cabut.	Haute-Saône.	Service ordinaire.
Bijon.	Haute-Savoie.	Idem.
Hugon.	Savoie.	Idem
Givoiset.	Rhône.	Navigation du Rhône.
Paquet.	Vaucluse.	Service ordinaire.
Sère.	Drôme.	Idem.
Spitallier.	Basses-Alpes.	Idem.
Guélon.	Corse.	Idem.
Zevaco.	Corse.	Idem.
Tallet.	Var.	Idem.
Fournier.	Gard.	Idem.
Bouteiller.	Lozère.	Chemins de fer de la Lozère.
Vernet.	Hérault.	Service ordinaire.
Bouisseau.	Haute-Garonne.	Service hydraulique.
De Vals.	Haute-Garonne.	Idem.
Avejean.	Ariége.	Service ordinaire.
Delpy.	Ariége.	Service hydraulique.
Beaudoin.	Gironde.	Idem.
Fumat.	Gers.	Service ordinaire.
Cailtaret.	Gers.	Idem.
Lacaze.	Gers.	Chemin de fer de Toulouse à Auch.
Dossat.	Hautes-Pyrénées.	Canal de la Neste.
Maudon.	Gironde.	Service maritime.
Carrère.	Basses-Pyrénées.	Service ordinaire.
Giraud.	Charente-Inférieure.	Ports maritimes.
Guillaud.	Deux-Sèvres.	Service ordinaire.
Rodier.	Vendée.	Idem.
Müntz-Berger.	Charente-Inférieure.	Idem.
Trémembert.	Côtes-du-Nord.	Canal de Nantes à Brest.
Chatton.	Finistère.	Ports maritimes.
Leroy.	Morbihan.	Service ordinaire.
Chaudet.	Morbihan.	Idem.
Labussière.	Loire-Inférieure.	Port de Saint-Nazaire.

MM.

Taillandier.	Eure-et-Loir.	Service ordinaire.
Olive.	Manche.	Idem.
Geyer.	Maine-et-Loire. . . .	Idem.
Boquel.	Maine-et-Loire. . . .	Idem.
Desroziers.	Orne.	Idem.
Mariette.	Seine-et-Marne. . . .	Idem.
Moreau.	Aube.	Service ordinaire et contrôle de travaux de chemins de fer.
Marmier.	Côte-d'Or.	Service ordinaire.
Carpentier.	Seine-et-Marne. . . .	Idem.
Rigault.	Loir-et-Cher.	Idem.
Renard.	Loir-et-Cher.	Idem.
[illegible]get.	Lot-et-Garonne. . .	Idem.
Languepin.	Dordogne.	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
Laborde.	Corrèze.	Service ordinaire.
Delpeuch.	Dordogne.	Idem.
[illegible]arge.	Rhône.	Idem.
[illegible]avant.	Loire.	Idem.
[illegible]valier.	Cantal.	Idem.
[illegible]ry.	Seine.	Administration centrale.
[illegible]ville.	Seine.	Idem.
[illegible]mant.	Seine.	École des ponts et chaussées.
[illegible]backer (E.).	Nord.	Service maritime.
[illegible]ngrais.	Finistère.	Idem.
[illegible]valley.	Ille-et-Vilaine. . . .	Contrôle du réseau de l'Ouest.
[illegible]rmet.	Hérault.	Contrôle du réseau du Midi et service ordinaire.
[illegible]hin.	Doubs.	Contrôle du réseau de Lyon.
Leloup.	Seine.	Travaux de Paris.
[illegible]rtelet (Syl.).	Seine.	Eaux et égouts de Paris.
Pascal.	Seine.	Travaux de Paris.
[illegible]itret.	Seine.	Eaux et égouts de Paris.
Robine.	Seine.	Service vicinal.
[illegible]guet.	Algérie.	Constantine.
Bousquet.	Seine.	Eaux et égouts de Paris.

Sont élevés à la 3e classe les conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

MM.

Dufour.	Seine-Inférieure. . .	Service ordinaire.
Delamarre.	Eure.	Idem.
Dupuis.	Seine-et-Oise.	Idem.
Cordier.	Seine.	Navigation de la Seine (3e section).
Roussel.	Seine-et Oise.	Service ordinaire.
Letellier.	Seine-Inférieure. . .	Idem.
Depaigne.	Seine-Inférieure. . .	Navigation de la Seine (4e section).
Béthouard.	Somme.	Service ordinaire.
Deguisne.	Pas-de Calais.	Voies navigables.
Décarsin.	Pas-de-Calais.	Etudes de chemins de fer.
Lus.	Aisne.	Service ordinaire.
Bévin.	Somme.	Idem.
Bouffé.	Oise.	Idem.
Chevallier.	Oise.	Idem.
Macaire.	Meuse.	Service de la place de Verdun.
Breymann.	Meurthe-et-Moselle. .	Navigation de la Moselle.
[illegible]bre.	Meurthe-et-Moselle. .	Service municipal de Nancy.
Fréquenez.	Ardennes.	Service ordinaire.
Adamistre.	Meuse.	Navigation.
Lepage.	Meuse.	Service hydraulique.
André.	Marne.	Service ordinaire.
Filleboul.	Allier.	Navigation de l'Allier.
[illegible]nat.	Indre	Service ordinaire.
Bailly.	Cher.	Canal du Berry.
Pierson.	Saône-et-Loire. . . .	Canal du Centre.
Menet.	Jura.	Service ordinaire.
Blanchard.	Saône et-Loire. . . .	Navigation de la Saône.

MM.		
Bailly	Jura	Service ordinaire.
Poncet	Ain	Idem.
Mottet	Ardèche	Navigation du Rhône.
Fraisse	Ardèche	Service ordinaire.
Rebuffel	Isère	Idem.
Robert	Isère	Idem.
Couly	Haute-Savoie	Idem.
Delfau	Alpes-Maritimes	Idem.
Devincet	Alpes-Maritimes	Idem.
Marsilj	Corse	Idem.
Mauloré	Corse	Idem.
Pistre	Hérault	Service maritime.
Prat	Aveyron	Chemins de fer.
Toppin	Aveyron	Idem.
Labonne	Haute-Garonne	Service ordinaire.
Sagols	Pyrénées-Orientales	Chemin de fer de Port-Vendres.
Huttier	Haute-Garonne	Chemin de fer de Foix à Tarascon.
Rességuier	Tarn	Service ordinaire.
Guiter	Hautes-Pyrénées	Service hydraulique.
Saint-Alary	Gironde	Service ordinaire.
Barthélemy	Gers	Idem.
Dufau	Basses-Pyrénées	Service maritime.
Castets	Gironde	Service hydraulique.
Jouchoux	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
Balas	Gers	Idem.
Méry	Charente-Inférieure	Ports maritimes.
Saunier	Vendée	Idem.
Félix	Charente-Inférieure	Idem.
Dantony	Vendée	Idem.
Mahé	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
Le Renard	Côtes-du-Nord	Service maritime.
Morel	Loire-Inférieure	Idem.
Lorgeré	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
Le Troadec	Finistère	Idem.
Morin	Eure-et-Loir	Idem.
Rivière	Orne	Idem.
Latron	Loir-et-Cher	Navigation de la Loire (3e section).
Barbé	Mayenne	Service ordinaire.
Moreau	Mayenne	Idem.
Fortier	Côte-d'Or	Idem.
Tocu	Seine-et-Marne	Idem.
Houdry	Seine-et-Marne	Idem.
Roulier	Yonne	Navigation de l'Yonne.
Mabilat	Loiret	Canal d'Orléans.
Valdant (Hipp.)	Yonne	Canal de Bourgogne.
Bonnet	Dordogne	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
Perdreau	Sarthe	Navigation de la Mayenne.
Barjou	Lot-et-Garonne	Service ordinaire.
Poncet	Lot	Idem.
Pardoux	Puy-de-Dôme	Idem.
Carvés	Loire	Navigation de la Loire.
Chambaud	Haute-Loire	Service ordinaire.
Denœux	Seine	Études d'irrigations du bassin du Rhône.
Monsel	Seine	Conseil général des ponts et chaussées.
Bouillon	Finistère	Service des phares.
Virollet	Allier	Contrôle du réseau d'Orléans.
Carriol	Bouches-du-Rhône	Contrôle du réseau de Lyon.
Demolein	Seine	Travaux de Paris.
Lasnier	Seine	Idem.
Lemaître	Seine	Eaux et égouts de Paris.
Gaudriot	Seine	Service vicinal.
Prat	Algérie	Oran.
Couette	Algérie	Constantine.
D'Agon de Lacontrie	Algérie	Idem.
Pozzi	Algérie	Idem.

Sont nommés conducteurs embrigadés de 4e classe les conducteurs auxiliaires dont les noms suivent :

MM.		
Chevallier	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Bischoff	Seine-et-Oise	Idem. (3e section).
Vacossin	Seine-Inférieure	Service ordinaire.
Poidatz	Seine-et-Oise	Navigation de la Seine (3e section).
Henry	Eure	Service ordinaire.
Lelong	Seine-Inférieure	Idem.
Carité	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Lucas	Calvados	Service ordinaire.
Deniau	Pas-de-Calais	Voies navigables.
Roussel	Nord	Service ordinaire et contrôle de travaux de chemins de fer.
Cazin	Pas-de-Calais	Idem.
Lecoure	Nord	Service maritime.
Mallet	Nord	Service ordinaire.
Ogier	Pas-de-Calais	Idem.
Godin	Nord	Idem.
Rousselle	Aisne	Idem.
Davic	Meurthe-et-Moselle	Idem.
Garnier	Vosges	Idem.
Reyaders	Vosges	Service vicinal.
Jacquinot	Haute-Marne	Navigation de la Marne (1re section).
Doquet	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
Thomas	Meurthe-et-Moselle	Navigation de la Moselle.
Guichard	Haute-Marne	Service ordinaire.
Billot	Meuse	Canal de la Sarre.
Ferry	Allier	Navigation de l'Allier.
Caille	Allier	Service ordinaire.
Berthier	Allier	Idem.
Beafet	Allier	Idem.
Pelletier	Haute-Saône	Idem.
Grand-Clément	Rhône	Navigation de la Saône.
Bourquin	Belfort	Service ordinaire.
Gauthier	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
Grept	Doubs	Service ordinaire.
Guillaume	Haute-Saône	Idem.
Dennadieu	Haute-Savoie	Idem.
Dezat	Savoie	Idem.
Boisselier	Savoie	Idem.
Viallet	Savoie	Idem.
Abel	Savoie	Idem.
Samuel	Haute-Savoie	Idem.
Mourrin	Bouches-du-Rhône	Service maritime.
De Golian	Corse	Service ordinaire.
Feraut	Alpes-Maritimes	Idem.
Tinel	Bouches-du-Rhône	Idem.
Paoli	Corse	Idem.
Boulouis	Aveyron	Chemins de fer.
Irément	Hérault	Idem.
Gay	Pyrénées-Orientales	Service ordinaire.
Bouche	Ardèche	Idem.
Fauré	Ariège	Idem.
Oudin	Aude	Idem.
Marty	Tarn-et-Garonne	Idem.
Marty	Tarn-et-Garonne	Navigation du Tarn.
Bouchède	Pyrénées-Orientales	Service ordinaire.
Lassère	Basses-Pyrénées	Idem.
Troussel	Gers	Idem.
Courand	Gironde	Service hydraulique.
Ribis	Gers	Service ordinaire.
Avril	Gironde	Idem.
Rine	Gers	Idem.
Heurde	Haute-Garonne	Chemin de fer de Toulouse.
Larregain	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
Paget	Vendée	Idem.

MM.		
Hillereau	Charente-Inférieure	Service ordinaire.
Chevalier	Indre-et-Loire	Idem.
Voyes	Charente-Inférieure	Idem.
Angelot	Charente	Idem.
Gicquel	Côtes-du-Nord	Idem.
Marius	Morbihan	Idem.
Leforestier de Quillien	Finistère	Idem.
Crouan	Finistère	Service maritime.
Juguet	Finistère	Canal de Nantes à Brest.
Ruellan	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
Lhermitte	Maine-et-Loire	Navigation de la Mayenne.
Mabout	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
Chauvin	Orne	Service ordinaire.
Mignan	Manche	Idem.
Poteaux	Manche	Service maritime.
Legrain	Orne	Service ordinaire.
Lorcet	Seine-et-Marne	Idem.
Colombier	Côte-d'Or	Idem.
Baussant	Seine-et-Marne	Idem.
Couloy	Loiret	Idem.
Renoult	Seine-et-Marne	Navigation de la Seine (1re section)
Dubret	Yonne	Service ordinaire.
Valdant	Nièvre	Canal du Nivernais.
Bergerol	Lot	Service ordinaire.
Masson	Lot	Navigation du Lot.
Bussière	Dordogne	Chemin de fer de Libourne à Bergerac.
Cros-Puymartin	Dordogne	Service ordinaire.
Salsas	Dordogne	Navigation.
Puissilieux	Puy-de-Dôme	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
Bardin	Puy-de-Dôme	Service ordinaire.
Hardy	Loire	Idem.
Réol	Cantal	Idem.
Lottin	Seine	Administration centrale.
Bouthier	Seine	Conseil général des ponts et chaussées.
Pinguet	Sarthe	Contrôle du réseau de l'Ouest.
Depiquigny	Seine	Eaux et égouts de Paris.
Chatenet	Seine	Travaux de Paris.
Plista	Seine	Idem.
Frédéric	Seine	Service vicinal.
Ochs	Algérie	Constantine.
Le Gall	Algérie	Alger.
Bertrand	Algérie	Idem.
Pélissier	Algérie	Idem.
Pons	Algérie	Oran.
Dupuy	Algérie	Actuellement Basses-Alpes, service ordinaire.
Grillet	Algérie	Alger.

Ces avancements auront leur effet à partir du 1er juin 1873.

L'*Éditeur-Gérant*, DUNOD. 1937 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 175)

[20 janvier 1873.]

Prise de possession. — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'embranchement de Saint-Mariens à Blaye, de diverses parcelles de terrains non bâties, sises au territoire des communes de Cars, Saint Martin-la-Caussade et Blaye (Gironde); les dites parcelles indiquées sur quatre plans et quatre états indicatifs qui resteront annexés au présent décret.

(N° 176)

[20 janvier 1873.]

Prise de possession. — Déclaration d'urgence.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Limoges à Brive, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Saint-Yrieix, Coussac-Bonneval (Haute-Vienne), Lubersac, Arnac-Pompadour, Saint-Sornin-la-Volps, Lascaux, Vignols, Saint-Solre, Saint-Cyr-la-Roche, Objat, Saint-Aulaire, Allassac, Varetz, Saint-Pantaléon et Brive (Corrèze); les dites parcelles indiquées sur un plan et un tableau qui resteront annexés au présent décret.

(N° 177)

[20 janvier 1873.]

Rectification de la route départementale du Finistère, n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Finistère, n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, entre Locronan et Plonévez-Porzay, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 178)

[15 avril 1873.]

Réorganisation de l'Ecole polytechnique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la guerre;

Vu la loi du 25 frimaire an VIII (16 décembre 1799), portant organisation de l'École polytechnique;

Les décrets des 27 messidor an XII et 22 fructidor an XIII (16 juillet 1804 et 9 septembre 1805);

La loi du 14 avril 1832, sur l'avancement dans l'armée;

La loi des 26 janvier, 3 mai et 5 juin 1850;

Le décret du 1er novembre 1852;

Le décret du 30 novembre 1863,

Décrète :

TITRE Iᵉʳ.

INSTITUTION DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

Art. 1ᵉʳ. L'École polytechnique est spécialement destinée à former des élèves pour les services ci-après, savoir :

L'artillerie de terre, l'artillerie de mer ;

Le génie militaire, le génie maritime ;

La marine nationale, le corps des ingénieurs hydrographes ;

Les ponts et chaussées et les mines ;

Le corps d'état-major ;

Les poudres et salpêtres ;

Les lignes télégraphiques ;

L'administration des tabacs ;

Enfin, pour les autres services publics qui exigent des connaissances étendues dans les sciences mathématiques, physiques et chimiques.

2. Nul élève ne peut être admis dans un des services publics énumérés en l'article précédent qu'après avoir satisfait aux examens de sortie de l'École et avoir été jugé admissible dans ce service par le jury institué à l'article 57 ci-après.

L'accomplissement de ces conditions ne suffit pas pour constituer un droit à l'admission dans un service ; l'admission est toujours subordonnée au nombre de places disponibles au moment de la sortie de l'École et au rang occupé par l'élève sur la liste par ordre de mérite du classement de sortie, ainsi qu'il est spécifié à l'article 67 du présent décret.

3. L'École polytechnique est placée dans les attributions du ministre de la guerre.

4. Chaque année, le ministre de la guerre détermine le nombre d'élèves à admettre à l'École ; ce nombre peut dépasser d'un dixième le chiffre présumé des emplois dans les services publics qu'il sera possible de donner à ces élèves lors de leur sortie de l'école.

5. L'instruction donnée aux élèves comprend les cours indiqués à l'article 21 ci-après.

6. Le prix de la pension est de 1,000 francs ; celui du trousseau est fixé, chaque année, par le ministre de la guerre.

7. Des bourses ou demi-bourses sont accordées aux élèves qui ont préalablement fait constater l'insuffisance des ressources de leur famille pour leur entretien à l'École.

L'insuffisance de la fortune des parents et des jeunes gens doit,

au moment de l'inscription du candidat pour le concours, être constatée par une délibération motivée du conseil municipal, approuvée par le préfet du département.

Les bourses et demi-bourses sont accordées par le ministre de la guerre, sur la proposition des conseils d'instruction et d'administration de l'École institués par les articles 35 et 70 ci-après et réunis, pour en délibérer en commun, sous la présidence du commandant de l'École.

Les motifs de la concession sont insérés, chaque année, au Journal officiel et dans l'un des journaux du département où l'élève boursier et ses parents ont leur domicile.

Il peut être alloué, sur la proposition des conseils précités, à chaque boursier ou demi-boursier, un trousseau ou demi-trousseau, à son entrée à l'École.

TITRE II.

MODE ET CONDITIONS D'ADMISSION DES ÉLÈVES.

8. Nul n'est admis à l'École polytechnique que par voie de concours.

Le concours est public et a lieu tous les ans.

Le ministre de la guerre en détermine les règles, après avoir pris l'avis du conseil de perfectionnement institué par l'article 37 ci-après.

9. Les examinateurs d'admission sont nommés par le ministre de la guerre pour une période de trois années, après laquelle ils peuvent être renommés. Sur sa demande, le conseil de perfectionnement doit, chaque fois qu'il y a lieu de nommer à l'un de ces emplois, présenter deux candidats, après avoir consulté le conseil d'instruction conformément à ce qui est réglé au troisième paragraphe des articles 23 et 34 ci-après.

Les examinateurs d'admission ne doivent participer à aucun des exercices qui ont pour but de préparer des jeunes gens au concours d'admission, ni publier aucun ouvrage sur les matières de l'examen.

10. Nul ne put concourir pour l'admission à l'École polytechnique s'il n'a préalablement justifié :

1° Qu'il est Français ou naturalisé Français;

2° Qu'il a été vacciné ou qu'il a eu la petite vérole;

3° Qu'il a eu plus de seize ans et moins de vingt ans au 1er janvier de l'année de concours.

Toutefois, les sous-officiers, les caporaux ou brigadiers et les soldats des corps de l'armée, âgés de plus de vingt ans et qui justifient de deux ans de service effectif et réel sous les drapeaux au 1er janvier qui suit l'époque du concours, peuvent concourir, pourvu qu'ils n'aient pas dépassé alors l'âge de vingt-cinq ans.

Pour obtenir l'autorisation de concourir, ces militaires doivent produire des certificats des conseils d'administration des corps constatant la durée de leur service, ainsi qu'un certificat de bonne conduite.

Aucune dispense d'âge ou de temps de service ne peut être accordée.

Les militaires admis à concourir après l'âge de vingt ans ne peuvent, à leur sortie de l'École, être placés que dans les services militaires.

11. Chaque année, le ministre de la guerre arrête, après avoir consulté le conseil de perfectionnement, le programme des matières sur lesquelles doivent porter les examens, ainsi que l'époque de l'ouverture de ces examens.

L'arrêté du ministre de la guerre est rendu public avant le 1er avril.

12. Après la clôture des examens, un jury composé comme il suit :

Le commandant de l'École, président ;

Le commandant en second ;

Le directeur des études ;

Les examinateurs d'admission ;

Trois membres du conseil de perfectionnement désignés à cet effet par ce conseil,

dresse la liste, par ordre de mérite, des candidats admissibles. Ce jury procède dans les formes prescrites par le ministre de la guerre, sur l'avis du conseil de perfectionnement.

Il ne peut délibérer qu'autant que les deux tiers de ses membres sont présents.

13. Le ministre de la guerre nomme élèves, dans la limite fixée en vertu de l'article 4 précédent et en suivant l'ordre de la liste dressée par le jury, ceux des candidats qui remplissent les conditions déterminées par l'article 10 ci-dessus.

14. Ne peuvent être reçus à l'École les jeunes gens qu'un vice de conformation ou une infirmité quelconque mettrait hors d'état d'en suivre les cours ou rendrait impropres aux services publics.

15. Un certain nombre d'étrangers peuvent être admis à suivre

les cours de l'École comme auditeurs externes. Aucun ne peut être admis comme élève interne.

Ces étrangers ne seront admis qu'après examen constatant leur aptitude à suivre les cours.

TITRE III.

PERSONNEL DE L'ÉCOLE.

SECTION 1re.

Personnel du commandement.

16. Le personnel du commandement se compose de:

Un officier général commandant;

Un colonel ou lieutenant-colonel, commandant en second;

Quatre à six capitaines, inspecteurs des études, selon les besoins du service;

Quatre à six adjudants, selon les besoins du service.

17. Le commandant de l'École et le commandant en second sont nommés par le Président de la République, sur la proposition du ministre de la guerre.

Le commandant en second est choisi parmi les anciens élèves dans les corps militaires qui s'alimentent à l'École.

Les capitaines et les adjudants sont nommés par le ministre de la guerre. Les capitaines sont choisis parmi les anciens élèves de l'École faisant partie des corps de l'armée. Les adjudants sont choisis parmi les sous-officiers de l'armée, et de préférence parmi ceux qui sont proposés pour l'avancement.

18. L'autorité du commandant de l'École s'étend sur toutes les parties du service et sur tout le personnel militaire enseignant ou administratif. Il est spécialement chargé d'assurer l'exécution des règlements, ainsi que le maintien de l'ordre et de la discipline. Il a la présidence des conseils de perfectionnement, d'instruction et d'administration.

Il correspond directement avec le ministre de la guerre. Il n'a pas d'aide de camp.

19. Le commandant en second exerce, sous l'autorité du commandant, une surveillance journalière en ce qui concerne la police et la discipline.

Il est membre de tous les conseils.

En cas d'absence ou de maladie du général commandant, le com-

mandant en second le remplace dans toutes ses fonctions, excepté dans la présidence du conseil de perfectionnement.

20. Les attributions des capitaines et des adjudants sont déterminées par le règlement intérieur de l'École, arrêté par le ministre de la guerre.

SECTION II.

Personnel de l'enseignement.

21. Le personnel de l'enseignement se compose de :

Un directeur des études,

Deux professeurs d'analyse,

Deux professeurs de mécanique et de machines,

Un professeur de géométrie descriptive et de stéréotomie,

Deux professeurs de physique,

Deux professeurs de chimie,

Un professeur d'astronomie,

Un professeur d'architecture et de travaux publics,

Un professeur d'art militaire et de fortification désigné parmi les officiers d'armes spéciales,

Un professeur de composition et de littérature françaises,

Un professeur de langue allemande,

Un professeur d'histoire,

Un chef des travaux graphiques de géométrie descriptive, de topographie, de fortification et de machines,

Deux répétiteurs d'analyse,

Deux répétiteurs de mécanique et de machines,

Un répétiteur de géométrie descriptive et de stéréotomie,

Deux répétiteurs de physique,

Deux répétiteurs de chimie,

Un répétiteur d'astronomie,

Un répétiteur d'architecture et de travaux publics,

Un répétiteur de composition et de littérature françaises,

Trois maîtres pour le dessin de la figure et du paysage,

Cinq examinateurs des élèves, savoir :

Un pour l'analyse,

Un pour la mécanique et les machines,

Un pour la géométrie descriptive, la stéréotomie, l'astronomie.

Un pour la physique,

Un pour la chimie.

Il peut en outre être attaché un répétiteur adjoint à ceux des cours pour lesquels cette mesure serait reconnue nécessaire par une délibération spéciale du conseil de perfectionnement.

22. Le directeur des études est nommé par le Président de la République, sur la proposition du ministre de la guerre, et choisi sur une liste de deux candidats présentés à cet effet par le conseil de perfectionnement.

23. Les examinateurs des élèves et les professeurs sont nommés par le Président de la République, sur la proposition du ministre de la guerre.

Le chef des travaux graphiques est nommé par le ministre.

Chaque année le ministre nomme les répétiteurs, les répétiteurs adjoints et les maîtres.

Sur sa demande, le conseil de perfectionnement doit, chaque fois qu'il y a lieu de nommer à l'un des emplois indiqués aux trois paragraphes ci-dessus, présenter deux candidats, après avoir consulté le conseil d'instruction, conformément à ce qui est réglé au troisième paragraphe de l'article 34 ci-après.

Le ministre de la guerre déterminera les conditions auxquelles devront satisfaire les personnes qui se présenteront comme candidats.

24. Le directeur des études a sous sa surveillance spéciale tous les détails de l'instruction. Il est chargé, sous l'autorité du commandant de l'École, d'assurer l'exécution des programmes d'enseignement et de tous les règlements relatifs aux études.

Les membres du corps enseignant, les examinateurs des élèves et les examinateurs d'admission sont placés sous sa direction.

Il est membre de tous les conseils de l'École et remplit, dans le conseil de perfectionnement, les fonctions de secrétaire.

25. Les examinateurs des élèves sont chargés des examens à la suite desquels s'établissent, à la fin de chaque année scolaire, les listes de classement pour le passage de la division inférieure à la division supérieure et pour l'admission dans les services publics.

Ils se tiennent au courant, durant l'année, de l'état de l'enseignement de l'École, en ce qui se rapporte aux matières des examens dont ils sont chargés, et ils consignent les observations et propositions qu'ils ont à faire pour l'amélioration de cette partie de l'instruction dans des rapports qu'ils remettent au directeur des études et qui sont ultérieurement soumis au conseil de perfectionnement.

SECTION III.

Personnel administratif.

26. Sont attachés à l'École :

Un administrateur ;

Un bibliothécaire ;

Un trésorier, garde des archives ;

Un garde du matériel ;

Trois conservateurs des collections scientifiques.

Le ministre de la guerre nomme à ces emplois ; sur sa demande, le conseil d'administration institué par l'article 70 ci-après doit, chaque fois qu'il y a lieu de nommer à l'un desdits emplois, présenter deux candidats, après avoir consulté le conseil d'instruction, lorsqu'il s'agit de la nomination d'un conservateur des collections scientifiques.

Le trésorier et le garde du matériel sont responsables de leurs gestions. Ils sont tenus de fournir un cautionnement.

27. Le ministre de la guerre détermine, sur l'avis du conseil d'administration, le nombre et les attributions des employés d'administration et des agents.

Il nomme, sur la présentation du général commandant l'École, les employés d'administration et les agents.

Il fixe leur traitement, sur la proposition du conseil d'administration.

SECTION IV.

Personnel du service de santé.

28. Le service de santé est dirigé par un médecin principal ou major, assisté, en cas de besoin, d'un aide-major.

SECTION V.

Dispositions relatives aux divers personnels de l'École.

29. Les officiers et sous-officiers en activité de service employés à l'École reçoivent, sur le budget du département de la guerre, la solde afférente à leur grade, conformément aux tarifs et règlements en vigueur.

Les fonctionnaires non militaires et les employés d'administration sont rétribués sur les fonds du budget de l'École, conformément au tarif ci-annexé.

30. Les traitements de tous les professeurs, répétiteurs fonctionnaires et employés non militaires, ainsi que ceux des agents de l'École, sont passibles des diverses retenues prescrites et déterminées par l'article 3 de la loi du 9 juin 1853.

Leurs pensions de retraite sont réglées conformément aux lois.

31. Les fonctionnaires de l'École, y compris ceux qui sont attachés à l'enseignement, ne peuvent être révoqués que par l'autorité qui les a nommés.

TITRE IV.

INSTRUCTION.

32. La durée des cours d'études à l'École polytechnique est de deux ans.

Un élève ne peut être autorisé à passer une troisième année à l'École que par une décision du ministre de la guerre, rendue sur la proposition de celui des jurys chargé, conformément à l'article 57 ci-après, du classement de la division dont cet élève fait partie, et dans le cas seulement où, par suite d'une maladie qui aurait occasionné une suspension de travail, il n'aurait pas été en mesure de satisfaire aux examens de première ou de deuxième année.

Aucun élève ne peut être autorisé à passer plus de trois ans à l'École.

Sauf le cas prévu au dernier paragraphe de l'article 48 ci-après, l'élève qui a cessé de fairé partie de l'École peut y être réadmis, mais seulement par voie de concours et s'il remplit encore les conditions d'admission.

33. Les élèves sont répartis en deux divisions, l'une composée des élèves nouvellement admis, l'autre de ceux qui ont terminé leur première année d'études.

34. Un conseil d'instruction donne son avis sur toutes les questions qui sont déférées à son examen touchant l'enseignement de l'École et les études des élèves.

Au moins une fois par année, à l'époque où il est convoqué à cet effet, il soumet au conseil de perfectionnement ses vues sur les améliorations qu'il peut y avoir lieu de réaliser dans le système des études, dans les programmes d'admission et dans ceux de l'enseignement intérieur, et en général sur tout ce qui peut influer sur les progrès de l'instruction des élèves.

Il est consulté chaque fois que le conseil de perfectionnement est chargé de présenter des candidats pour la nomination aux emplois d'examinateur des élèves, d'examinateur d'admission, de professeur, de répétiteur et de maître. Il est de même consulté chaque fois que le conseil d'administration doit présenter des candidats pour les emplois de conservateur des collections scientifiques.

Dans l'un et l'autre cas, la liste des candidats est d'abord soumise au conseil d'instruction par le général commandant.

Le conseil désigne, autant que possible, sur cette liste, les deux candidats qui lui paraissent mériter le plus de préférence.

Après cette opération, la même liste de candidats est soumise par le général aux délibérations du conseil de perfectionnement ou du conseil d'administration, qui désigne, autant que possible, deux candidats définitifs, sans être lié par les choix du conseil d'instruction.

Si, dans le cours de ces opérations, il surgit une nouvelle candidature, la délibération est suspendue, et il en est rendu compte au ministre, qui statue.

Le conseil d'instruction se réunit, quand il est nécessaire, sur la convocation du général commandant l'École.

35. Le conseil d'instruction est composé ainsi qu'il suit :

Le commandant de l'École, président;

Le commandant en second;

Le directeur des études;

Les examinateurs des élèves;

Les professeurs.

Deux des capitaines inspecteurs des études désignés annuellement par le commandant de l'École remplissent les fonctions de secrétaire et de secrétaire adjoint du conseil, avec voix délibérative.

Dans les délibérations où il s'agit de questions se rapportant à l'admission des élèves à l'École, les examinateurs d'admission siègent au conseil avec voix délibérative.

36. Un conseil de perfectionnement est chargé de la haute direction de l'enseignement de l'École et de son amélioration dans l'intérêt des services publics. Il coordonne cet enseignement avec celui des écoles d'application; il arrête les programmes des examens et ceux de l'enseignement, et règle l'emploi du temps des élèves. Il soumet ses propositions au ministre de la guerre, auquel il fait annuellement un rapport sur l'instruction de l'École et sur ses résultats.

Chaque année, il se réunit après les examens; il s'assemble, en outre, toutes les fois que le ministre de la guerre le juge nécessaire.

37. Le conseil de perfectionnement est composé ainsi qu'il suit :

Le commandant de l'École, président;

Le commandant en second;

Le directeur des études;

Deux délégués du département des travaux publics;

Deux délégués du département de la marine;

Un délégué du département de l'intérieur ou du département des finances;

Trois délégués du département de la guerre:
Deux membres de l'Académie des sciences;
Deux examinateurs des élèves;
Trois professeurs de l'École.

Les délégués des départements ministériels sont respectivement désignés par les ministres de ces départements.

Les deux membres de l'Académie des sciences, les deux examinateurs des élèves et les trois professeurs de l'École sont choisis par le ministre de la guerre,

Les membres amovibles du conseil de perfectionnement ne sont nommés que pour un an; ils peuvent être renommés.

Le ministre de la guerre désigne un des membres du conseil de perfectionnement pour présider ce conseil en l'absence du commandant de l'École.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par le directeur des études.

Le conseil est constitué tous les ans à la reprise des études.

38. Le conseil d'instruction et le conseil de perfectionnement ne peuvent délibérer qu'autant que la moitié plus un des membres sont présents.

Dans l'un et l'autre conseil, en cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

39. Lorsque, conformément au articles 9, 22 et 23 ci-dessus, le conseil de perfectionnement a des candidats à présenter, il procède au scrutin secret.

Il n'y a présentation qu'autant que les candidats réunissent la moitié plus un des suffrages exprimés.

40. Le conseil d'instruction procède de la manière indiquée à l'article précédent, toutes les fois qu'il y a des désignations à faire en conformité des articles 9, 23, 26 et 70 du présent décret.

TITRE V.

RÉGIME, POLICE, DISCIPLINE.

41. L'École polytechnique est soumise au génie militaire.

Les élèves sont casernés et forment quatre compagnies; leur uniforme est réglé par décision ministérielle.

42. Les chefs des salles d'études sont des élèves désignés par le commandant de l'École, d'après leur rang d'admission ou de classement. Ces élèves ont le titre et portent les insignes de sergent-major, de sergent-fourrier ou de sergent; sous les armes, ils remplissent les fonctions de ces divers grades.

43. Deux fois par an, un conseil, composé des fonctionnaires suivants :

Le commandant de l'École, président ;

Le commandant en second ;

Le directeur des études ;

Les capitaines inspecteurs des études,

établit pour chaque élève un bulletin résumant les notes relatives au travail et aux progrès de l'élève et les notes relatives à sa conduite et à sa tenue ; un relevé de ces notes est adressé au ministre et aux parents des élèves.

44. Un conseil de discipline est spécialement institué pour prononcer sur le compte des élèves qui, par des fautes graves ou pour inconduite habituelle, se mettraient dans le cas d'être exclus de l'École.

Le conseil de discipline est composé de six membres, savoir :

Le commandant en second, président ;

Le directeur des études ;

Un chef de bataillon ou d'escadron de l'armée, ancien élève de l'École ;

Trois capitaines de l'École.

Les fonctions de rapporteur du conseil sont remplies par un des capitaines de l'École choisi parmi ceux qui ne sont pas membres du conseil. Cet officier n'a pas voix délibérative.

Le chef de bataillon ou d'escadron de l'armée est nommé par le général commandant la première division militaire, sur la demande du général commandant l'École.

Les capitaines sont nommés par le général commandant l'École.

Les membres amovibles sont nommés tous les ans à la reprise des études.

45. Le conseil s'assemble sur la convocation directe du commandant de l'école.

Le conseil ne peut délibérer que lorsque tous ses membres sont présents. Nul membre ne peut se dispenser d'assister au conseil sans un empêchement légitime dont il doit donner avis dans le plus bref délai au commandant de l'École.

Les membres absents sont remplacés par des fonctionnaires du même ordre désignés d'avance en qualité de suppléants.

Les membres militaires du conseil siégent en tenue de service.

46. Lorsqu'un élève est traduit devant le conseil de discipline, le conseil, après s'être réuni et constitué, entend la lecture du rapport établi sur la conduite habituelle de l'élève et sur les faits qui motivent sa comparution devant le conseil, et prend connais-

stance de sa feuille de punitions, ainsi que de ses notes, depuis son entrée à l'École.

Le conseil peut, d'ailleurs, réclamer tous les renseignements écrits ou verbaux qu'il jugerait utiles dans l'intérêt de la discipline ou de l'élève inculpé.

L'élève est admis à présenter sa justification.

47. Lorsque le conseil juge qu'il est suffisamment éclairé, le capitaine rapporteur, les divers témoins et l'élève inculpé se retirent ; le conseil délibère et procède ensuite au vote par le mode du scrutin secret.

48. L'exclusion de l'élève ne peut être proposée par le conseil qu'à la majorité des deux tiers des voix. Le ministre de la guerre statue.

L'élève exclu de l'École ne peut y être admis de nouveau.

49. En cas de troubles, de refus d'obéissance collectif ou de tout autre acte compromettant l'ordre de l'École et présentant un caractère d'insubordination générale, le ministre de la guerre, sur le rapport du commandant de l'École, arrête les mesures nécessaires pour ramener l'ordre et la tranquillité et peut prononcer l'exclusion des élèves signalés.

TITRE VI.

PASSAGE D'UNE DIVISION A L'AUTRE ET SORTIE DE L'ÉCOLE.

50. Il est fait à la fin du premier semestre de l'année scolaire, pour chaque division, un classement dans lequel interviennent les notes obtenues par chaque élève depuis le commencement de l'année.

A la suite de ce classement, un jury composé comme il est dit à l'article 57 examinera ces notes et proposera, le cas échéant, l'exclusion des élèves dont l'instruction lui aura paru insuffisante, en appliquant les règles adoptées en pareille matière pour les examens de fin d'année. Le jugement du jury est définitif.

51. Chaque année, après la clôture des cours, les élèves subissent les examens.

Les examens de première année d'études ont pour but de constater si les élèves peuvent être admis aux cours de la seconde année.

Les examens de la seconde année ont pour objet de déterminer quels sont les élèves admissibles dans les services publics.

52. Les élèves de seconde année (première division) déclarent, avant la fin des examens de sortie, à quel service public ils don-

nent la préférence, et, subsidiairement, dans quel ordre leur choix se ferait sur d'autres services.

53. Chacun des cinq examinateurs des élèves fait un examen de première division et un examen de deuxième division sur les matières spécifiées à l'article 21.

54. Par exception, il peut être décidé par arrêté ministériel, sur la proposition du conseil de perfectionnement, que les examens sur quelques cours spéciaux d'application, ou sur des matières autres que celles réparties par l'article 21 entre les cinq examinateurs des élèves, seront faits par des délégués des services publics ou par des hommes spéciaux choisis à cet effet.

55. Les membres des comités ou des conseils supérieurs des corps qui se recrutent à l'École polytechnique, les fonctionnaires, les officiers et les professeurs de l'École polytechnique et des écoles d'application ont le droit d'assister aux examens subis par les élèves des deux divisions.

56. Le ministre de la guerre détermine, sur la proposition du conseil de perfectionnement, la proportion suivant laquelle les numéros de mérite obtenus par les élèves depuis leur entrée à l'École dans chaque spécialité de l'instruction, pour chaque nature de travail et chaque genre d'épreuves, entrent dans les éléments de leur classement sur les listes par ordre de mérite pour le passage d'une division dans l'autre ou pour leur admission dans les services publics.

57. Un jury est chargé d'établir la liste de passage de la deuxième à la première division; le même jury dresse la liste de classement dans les services publics.

Chaque jury est composé comme il suit:

Le général commandant l'école, président;

Le commandant en second;

Le directeur des études;

Les cinq examinateurs des élèves;

Quatre membres du conseil de perfectionnement désignés par ce conseil et choisis, deux parmi les membres militaires et deux parmi les membres non militaires.

58. Le jury exclut de la liste de passage en première division et de la liste de sortie les élèves qui n'auraient pas satisfait à toutes les conditions exigées par les règlements. Ces élèves sont rayés des contrôles de l'École, à moins qu'ils ne soient dans le cas de doubler une des deux années d'études, par application de l'article 32.

59. Toutefois, les élèves de première année qui n'auraient pu, pour cause de santé, subir tous les examens généraux, pourront

être admis en première division, si les notes obtenues par l'élève dans le courant de l'année constatent son aptitude à suivre les cours de cette division.

60. Mais nul élève ne pourra être déclaré admissible dans les services publics, s'il n'a subi tous les examens de seconde année, comme il est dit à l'article 2.

61. Le jury de classement des élèves de la première division prononce sur l'admissibilité ou l'inadmissibilité dans un, dans plusieurs ou dans la totalité des services publics, des élèves de la première division qui auraient été désignés par un ou par plusieurs membres comme ne réunissant pas toutes les conditions d'aptitude nécessaires. Dans aucun cas, les élèves reconnus impropres aux services militaires ne peuvent être classés dans ces services.

62. Les élèves de la première division déclarés par le jury inadmissibles dans les services publics pour défaut d'instruction ne sont point portés sur les listes de sortie déterminant le classement dans les divers services.

Tous les élèves qui satisfont aux conditions des examens et qui n'entrent pas dans les services publics, soit parce qu'ils n'ont pu obtenir le service qu'ils désiraient, soit parce qu'ils n'ont demandé aucun service, seront portés à leur rang sur la liste de classement.

63. Il est délivré, sur leur demande, un certificat de capacité à ceux des élèves qui auraient satisfait aux conditions de sortie et qui n'entreraient pas dans les services publics.

64. Les jugements rendus par le jury et portant exclusion de la liste de passage en première division ou de la liste de sortie sont définitifs et ne peuvent être modifiés.

65. Les listes de classement par ordre de mérite étant établies, les élèves portés sur la liste de sortie sont répartis dans les divers services jusqu'à concurrence des places disponibles; ils sont désignés, suivant leur rang, pour le service qu'ils ont demandé en première ligne, ou, à défaut de place dans ce service, pour celui qu'à titre subsidiaire ils ont indiqué immédiatement à la suite dans la déclaration spécifiée à l'article 52.

66. Avant la clôture définitive des opérations du jury, chacun des examinateurs présente au jury un rapport détaillé sur l'ensemble des examens subis devant lui par les élèves de chaque division.

Les rapports des examinateurs, ainsi que les observations qu'ils ont pu suggérer aux autres membres du jury, sont transmis au conseil de perfectionnement et au ministre de la guerre.

67. Les élèves admissibles dans les services publics qui, faute de place, n'ont pu être désignés pour l'un des services énumérés à l'article 1er du présent décret, sont susceptibles, conformément aux articles 3 et 25 de la loi du 14 avril 1832, d'être nommés sous-lieutenants dans les corps de l'armée de terre ou de mer autres que ceux indiqués audit article 1er.

Ces élèves peuvent être reçus à l'École forestière ; ils peuvent également être admis à suivre les cours oraux d'une des écoles civiles d'application.

68. Il peut être alloué, sur la proposition des conseils d'administration et d'instruction de l'École, à chaque boursier ou demi-boursier nommé officier, après avoir satisfait aux examens de sortie, la première mise d'équipement militaire attribuée, dans l'arme où ils doivent entrer, aux sous-officiers promus officiers.

TITRE VII.

ADMINISTRATION ET COMPTABILITÉ.

69. Un conseil d'administration est chargé de diriger et de régler toutes les affaires administratives de l'École.

70. Ce conseil est composé ainsi qu'il suit :

Le commandant de l'École, président ;

Le commandant en second ;

Le directeur des études ;

Deux professeurs désignés par le ministre ;

Deux capitaines désignés, à tour de rôle, par le général.

L'administrateur et le trésorier siégent au conseil, l'un comme rapporteur avec voix délibérative, l'autre comme secrétaire avec voix consultative.

Les membres temporaires du conseil d'administration sont renouvelés chaque année par moitié, à la reprise des études.

Le conseil se réunit sur la convocation du commandant de l'École.

Les dispositions de l'article 38 qui précède sont applicables au conseil d'administration, et il se conforme à celles de l'article 39 lorsqu'il y a des présentations à faire pour l'exécution de l'article 26 du présent décret.

71. L'emploi des fonds affectés aux dépenses de l'École est confié au conseil d'administration, qui veille à tous les détails de l'administration intérieure.

72. L'intendance militaire est chargée de la surveillance administrative de l'École ; elle l'exerce d'après les règles déterminées pour l'administration des corps de troupes.

TITRE VIII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

73. Le ministre de la guerre détermine, par des règlements particuliers ayant pour base les dispositions du présent décret, tout ce qui est relatif au service intérieur, à la discipline, à l'administration et à la comptabilité.

74. Chaque année, un général de division est chargé de l'inspection générale de l'École en ce qui se rapporte au service, à la discipline, à l'administration et à la comptabilité.

Un intendant militaire passe l'inspection administrative de l'École.

75. Toutes les dispositions contraires au présent décret sont et demeurent abrogées.

76. Les ministres de la guerre, de la marine et des colonies, de l'intérieur, des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Tarifs des traitements payés sur les fonds de l'École polytechnique aux fonctionnaires, professeurs et employés de la dite École.

DÉSIGNATION DES EMPLOIS.		TRAITEMENTS.
		francs.
Directeur des études		10.000
Examinateur des élèves		7.500
Professeurs	de sciences; d'architecture; de littérature française; d'histoire	7.500
Professeurs	de langue allemande	5.500
Chef des travaux graphiques		5.000
Répétiteurs	de sciences; d'architecture; de littérature française	2.500
Répétiteurs	de langue allemande	»
Maître de dessin (figure et paysage)		2.000
Maître de dessin de machines		2.500
Répétiteur adjoint		1.500
Administrateur		7.000
Bibliothécaire		4.000
Trésorier		4.000
Garde du matériel		4.000
Inspecteur des travaux de bâtiments		3.000
Conservateur des travaux scientifiques	1re classe	2.400
Conservateur des travaux scientifiques	2e classe	2.100
Employés d'administration (*). Commis ordinaires	1re classe	2.700
Employés d'administration (*). Commis ordinaires	2e classe	2.400
Employés d'administration (*). Commis ordinaires	3e classe	2.100
Employés d'administration (*). Commis ordinaires	4e classe	1.800

(*) Avec augmentation de 500 francs tous les dix ans.

(N° 179)

[24 avril 1873.]

Ouverture de crédit sur l'exercice 1872. — Fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1872 (première et deuxième section), un crédit de 269.142f,78.

Cette somme de 269.142f,78 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

1re SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

		francs.
Chap. xi.	Routes et ponts.	46.475,39
Chap. xii.	Navigation intérieure. — Rivières.	23.871,32
Chap. xiii.	Navigation intérieure. — Canaux.	20.455,80
Chap. xiv.	Ports maritimes, phares et fanaux.	76.902,72
Chap. xv.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement et de curage.	20,88

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. xxix.	Lacunes des routes nationales.	10.350,00
Chap. xxx.	Rectification des routes nationales.	10.000,00
Chap. xxxiv.	Amélioration des rivières.	46.000,00
Chap. xxxvi.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	1.400,00
Chap. xxxvii.	Travaux de défense contre les inondations. . . .	33.666,67
	Ensemble, comme ci-dessus.	269.142,78

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1872.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS.	
Alpes-Maritimes.	Plantations sur la route nationale n° 7, entre le quai Bonaparte et le pied de la rampe de Saint-Louis, à Menton.	francs. 1.409,46
Gers.	Construction d'un aqueduc sous la route nationale n° 131, dans la traverse de Gondrin.	50,00
Jura.	Élargissement de la route n° 73, dans la traverse de Dôle.	601,25
	Élargissement de la route n° 72, dans la traverse de Salins.	4.000,00
	Amélioration de la route nationale n° 5 et construction d'un égout sous la route n° 78, dans la traverse de Saint-Laurent.	8.000,00
Loir-et-Cher.	Construction de trottoirs et d'aqueducs dans la traverse de Vendôme (route nationale n° 10).	1.500,00
Lot-et-Garonne.	Élargissement de la route nationale n° 111, dans la traverse de Sainte-Livrade.	666,66
Morbihan.	Élargissement de la route nationale n° 24, dans la traverse de Baud.	200,00
Pas-de-Calais.	Travaux de canalisation effectués dans la traverse de Sainte-Catherine (route nationale n° 25) par la compagnie du gaz d'Arras.	48,02
Seine.	Transformation de la route nationale n° 2, entre les fortifications et le chemin de grande communication n° 13, et construction d'un égout.	30.000,00
	Total du chapitre XI.	46.475,39
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Ardèche.	Revêtement de la berge droite du Rhône, au quartier de l'île des Perriers.	4.000,00
Ardennes.	Études de canalisation de la Chiers.	12.000,00
Drôme.	Construction d'une basse jetée en aval de Beaumont-Monteux, sur la rive droite de l'Isère.	1.950,00
Garonne (Haute-)	Entretien et réparation du barrage de Villemur, sur le Tarn.	500,00
Nord.	Reconstruction des flèches du pont d'Estaires, sur la Lys.	2.000,00
Pas-de-Calais.	Travaux de curage de la Scarpe.	505,00
	Entretien du chemin de halage de la Lawe.	150,00
Puy-de-Dôme.	Réparation des avaries causées par les crues de l'Allier au perré de Dallet.	375,00
Seine.	Établissement d'un garage dans le bras de la Seine, au Bas-Meudon.	900,00
Tarn.	Entretien des barrages de Castelnau, de Montaux et de Pouille, sur le Tarn.	1.191,32
Yonne.	Entretien des pertuis sur la Cure.	300.00
	Total du chapitre XII.	23.871,32

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIII. NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Ardennes. . . .	Études d'un canal de jonction de la Moselle à la Meuse.	francs. 3.000,00
Nord.	Reconstruction d'un pont sur le canal d Hazebrouck.	13.333,00
	Entretien du chemin de halage du canal de la Sensée.	28,80
Pas-de-Calais. .	Construction de la digue droite du canal de Neuf-Fossés.	4.000,00
Saône-et-Loire.	Nettoyage du premier lot des francs-bords du canal du Centre.	94,00
	Total du chapitre XIII	30.455,80
	CHAPITRE XIV. PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Calvados. . . .	Dévasement du port de Honfleur.	10.000,00
	Travaux de défense du littoral de la commune de Grand-Camp.	1.000,00
	Frais de renseignements météorologiques. . . .	240,00
Charente-Inférieure.	Travaux de dévasement des ports.	20.000,00
Gironde.	Entretien de la cale de Plagne.	200,00
	Entretien des quais de la ville de Bordeaux. . .	10.959,81
	Entretien des ports de Pauillac, de Saint-Julien, de Blaye et de Plassac.	1.812,91
Hérault.	Entretien et agrandissement des ports de Bouzigues et de Mèze.	6.500,00
Pas-de-Calais. .	Réparation d'avaries causées au port de Calais par le navire suédois le *Baltic*.	1.100,00
	Travaux de pavage des quais du port de Boulogne.	5.000,00
Pyrénées (Basses-).	Entretien de la côte des Basques.	1.600,00
	Frais de renseignements météorologiques. . . .	240,00
Seine-Inférieure.	Entretien des chaussées latérales des quais du port de Rouen.	5.000,00
	Entretien des chaussées longeant les quais du port de Dieppe.	4.500,00
	Entretien des quais du port du Havre.	8.750,00
	Total du chapitre XIV.	76.902,72
	CHAPITRE XV. ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÈCHEMENT ET DE CURAGE.	
Drôme.	Recettes effectuées sur le canal séquestré de Pierrelatte.	20,88
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXIX. LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Côte-d'Or . . .	Construction de la route nationale n° 77 *bis*, entre Saulieu et le moulin *Génot*.	350,00
Haute-Savoie. .	Construction de la route nationale n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	10.000,00
	Total du chapitre XXIX. . . .	10.350,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXX.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Pas-de-Calais. .	Rectification de la route nationale n° 41, entre le pont sur la Blanche et le point de rencontre des routes nos 37 et 41, dans la traverse de Béthune.	francs. 10.000,00
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Meurthe-et-Moselle.	Construction des ponts de Millery et de Dieulouard, sur la Moselle.	46.000,00
	CHAPITRE XXXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Pas-de-Calais. .	Construction d'une passerelle mobile reliant les deux parties de l'estacade de halage du port de Boulogne.	1.400,00
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Gard.	Travaux de défense d'Alais contre le Gardon. .	27.666,67
Haute-Loire. . .	Travaux de défense de la plaine de Fontanes contre les inondations de l'Allier.	6.000,00
	Total du chapitre XXXVII.	33.666,67

RÉCAPITULATION.

Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.

CHAP. XI.	Routes et ponts.	46.475,39
CHAP. XII.	Navigation intérieure.—Rivières.	23.871,32
CHAP. XIII.	Navigation intérieure.—Canaux.	20.455,80
CHAP. XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	76.902,72
CHAP. XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement et de curage.	20,88

IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales.	10.350,00
CHAP. XXX.	Rectification des routes nationales.	10.000,00
CHAP. XXXIV.	Amélioration de rivières.	46.000,00
CHAP. XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	1.400,00
CHAP. XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations.	33.666,67
	Total général.	269.142,78

Vu pour être annexé au décret en date du 24 avril 1873, enregistré sous le n° 397.

Le Ministre des travaux publics,

Signé DE FOURTOU.

(N° 180)

[7 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics:

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 22 janvier, 12 et 19 février 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet de construction d'un atelier de lampisterie à la gare de Perrache, présenté le 26 décembre 1872, avec détail estimatif montant à	38,700

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la station de Virieux-le-Grand, présenté par la compagnie le 29 novembre 1872, avec détail estimatif montant à	3,987
Projet d'un nouvel agrandissement des installations de la gare de Bellegarde, présenté le 24 décembre 1872, avec détail estimatif montant à	168,000

LIGNE DE MOUCHARD A BOURG.

Projet de construction d'un quai couvert à la gare de Montain, présenté le 9 décembre 1872, avec détail estimatif montant à	14,784
Ensemble	225,471

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 181)

[7 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 18 décembre 1872, 12 et 19 février 1873;

Le Conseil d'État entendu :

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet de construction d'un gué destiné à baigner les chevaux, à la gare de la Chapelle, présenté le 28 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	1.904
Projet de construction d'un passage inférieur à la gare d'Ermont, présenté le 30 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	2.688

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de construction d'une maison pour ouvriers cantonniers près de la gare d'Hautmont, présenté le 9 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	4.928
A reporter.	9.520

	francs.
Report.	9.520
Projet de nouvelles voies à la gare de Maubeuge, présenté le 11 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	43.120
Projet d'établissement de voies et de plaques supplémentaires à la gare de Maubeuge, présenté le 2 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	17.920
LIGNE D'HAUTMONT A LA FRONTIÈRE BELGE.	
Projet de construction d'une maison pour ouvriers cantonniers à la station de Feignies, présenté le 4 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	9.856
Ensemble	80.416

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 182)

[7 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 29 janvier et 5 février 1873.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

	fr. c.
Report.	66.682,40
gare d'Aulnoye, présenté le 16 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	784,00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises et de remplacement de plaques tournantes à la gare de Bouchain, présenté le 7 décembre 1872, avec détail estimatif montant à. . .	28.000,00

LIGNE DE LILLE A MOUSCRON.

Projet d'établissement d'une halte de voyageurs à Croix, présenté le 17 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	11.200,00

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet d'établissement de taquets d'arrêt dans les stations de Vimille et de Caffiers, présenté le 25 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	672,00
Projet d'établissement d'une jonction de voies à la station de Marquise, présenté le 12 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	5.040,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Saint-Pierre-les-Calais, présenté le 4 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	11.200,00

LIGNE DE LILLE A DUNKERQUE.

Projet de nouvelles installations pour le service de l'eau à la gare de Dunkerque, présenté le 14 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	5.600,00
Ensemble.	129.178,40

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 184)

[7 mai 1873.]

Reconstruction du pont de Ris-Orangis, sur la Seine. — Approbation de conventions.

Le Président de la République française;

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'ordonnance royale du 18 juillet 1830, qui autorise la construction d'un pont suspendu sur la Seine, à Ris-Orangis, dans le prolongement de la route départementale de Seine-et-Oise, n° 30, et qui concède au sieur *Aguado* la perception d'un péage pendant quatre-vingt-dix ans;

Vu l'ordonnance du 12 juin 1838, qui accepte l'offre faite par le sieur *Aguado* d'abandonner le pont de Ris à l'État;

Vu l'ordonnance du 28 août 1840, qui, sur le refus du conseil général de Seine-et-Oise de pourvoir à la réparation et à l'entretien du pont, autorise le rétablissement du péage dont le tarif avait été homologué en 1830;

Vu l'adjudication passée, le 8 juin 1841, au sieur *Brunet*, pour dix-neuf ans et dix mois;

Vu le décret du 30 avril 1862, autorisant une nouvelle concession du péage perçu conformément à l'ordonnance du 18 juillet 1830;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret et, notamment, l'article 12, ainsi conçu: « A l'expiration de la concession, le pont « sera remis au Gouvernement en bon état d'entretien dans « toutes ses parties. Toutefois, le rétablissement du pont, après « une destruction pour cause de force majeure, ne saurait être à « la charge du concessionnaire, et, dans ce cas, il serait dérogé à « la condition précédente »;

Vu la décision du ministre de l'intérieur, du 31 décembre 1869, qui, du consentement du sieur *Brunet*, lui substitue le sieur *Brochon* dans les droits et obligations résultant du cahier des charges de la concession;

Vu le projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées pour l'établissement d'un pont métallique, en remplacement du pont détruit dans l'intérêt de la défense nationale;

Vu la soumission, en date du 19 juillet 1872, par laquelle le sieur *Brochon*, d'une part, et les sieurs *Joret* et compagnie, d'autre part, s'engagent à construire le nouveau pont conformément au projet précité, à garantir la conservation de l'ouvrage pendant les années qui restent à courir sur la durée de la concession, le sieur *Brochon* déclarant d'ailleurs rester assujetti aux dispositions du cahier des charges annexé au décret du 30 avril 1862 ;

Vu la délibération, en date du 24 août 1872, par laquelle le conseil général de Seine-et-Oise arrête les conditions du rétablissement du pont, conformément aux bases mentionnées dans la soumission des sieurs *Brochon* et *Joret*, la dite délibération contenant la clause suivante : « Le département se substitue immédiatement « aux droits et charges de l'État, en ce qui concerne le pont de « Ris-Orangis, qui sera dès à présent annexé au domaine dépar- « temental. Cette substitution sera régularisée par un décret du « Gouvernement » ;

Vu l'acte du 29 août 1872, par lequel le sieur *Brochon* déclare consentir à la substitution du département à l'État dans la propriété du pont ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 15 avril, 12 août et 25 novembre 1872 ;

Vu les décisions du ministre des travaux publics, des 18 avril, 20 août, 18 septembre et 27 novembre 1872 ;

Vu les lettres du préfet de Seine-et-Oise, des 8 août, 10 septembre, 22 novembre 1872 et 15 février 1873 ;

Vu les rapports des ingénieurs, des 19-20 juillet et 16-19 novembre 1872 ;

Vu la loi du 10 août 1871 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les conventions ci-dessus visées, intervenues entre le ministre des travaux publics, le département de Seine-et-Oise et les sieurs *Brochon* et *Joret*, pour la reconstruction du pont de Ris-Orangis, sur la Seine, route départementale, n° 30, d'Argent à Champ-Rosay, et pour la substitution du département aux droits et charges de l'État.

Conformément aux dites conventions, un pont fixe de trois arches à superstructure métallique sera substitué au pont suspendu détruit pendant la guerre.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 185)

[18 mai 1873.]

Nomination d'un ministre des travaux publics.

Le Président de la République française,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1er. M. *Bérenger*, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *de Fourtou* qui devient ministre des cultes.

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, vice-président du conseil des ministres, est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 186)

[25 mai 1873.]

Nomination d'un ministre des travaux publics.

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. M. *Deseilligny*, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Bérenger*, dont la démission est acceptée.

2. Le vice-président du Conseil, ministre des affaires étrangères, est chargé de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 187)

[30 décembre 1871.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Augmentation notable des prix. — Demande en résiliation. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture. — Prix du devis estimatif pris comme base de l'appréciation de l'augmentation. — Article 39 *des conditions générales de* 1833. — (Sieur Bétourné.) — *Sous l'empire du cahier des clauses et conditions générales de* 1833, *lorsqu'un entrepreneur forme une demande en résiliation de son entreprise, fondée sur l'augmentation notable des prix, on doit prendre pour terme de comparaison avec les prix actuels, non les prix courants au moment de l'adjudication, mais les prix portés au devis estimatif. — Résolu dans le dernier sens. — (L'art.* 39 *du cahier des clauses et conditions générales de* 1833, *en dérogeant au droit commun pour accorder à l'entrepreur la faculté de demander la résiliation de son marché dans le cas où les prix subiraient une augmentation notable, n'a pu avoir en vue que les prix fixés par le devis estimatif, prix formant la base du contrat intervenu entre l'administration et l'entrepreneur et qui seuls offrent un élément précis et fixe de nature à être comparé avec les prix ultérieurs. — C'est en ce sens que la faculté de résiliation pour l'entrepreneur a été reproduite et définie dans les cahiers des clauses et conditions adoptés par l'administration en* 1833, *et notamment en* 1852 *pour l'exécution des palais impériaux et en* 1866 *pour les ponts et chaussées.)* (*)

Vu la requête présentée par le sieur Bétourné, entrepreneur des

(*) L'article 33 du nouveau cahier du 16 novembre 1866 est ainsi conçu : « Si, pendant le cours de l'entreprise, les prix subissent une augmentation telle que la dépense totale des ouvrages restant à exécuter d'après le devis se trouve augmentée d'un sixième, comparativement aux estimations du projet, le marché peut être résilié, sur la demande de l'entrepreneur. » Voir Chatignier, sur cet article 33.

travaux d'entretien du troisième lot des routes départementales et des premier et deuxième lots des chemins vicinaux de grande communication du département de la Seine; la dite requête tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté, en date du 31 juillet 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, saisi par le requérant d'une demande en résiliation de son entreprise, par application de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, a ordonné une expertise à l'effet de déterminer : 1° les augmentations que les prix du devis estimatif pour chaque nature de travaux, fournitures ou transports ont subies d'après les prix courants au moment de la demande en résiliation, et d'après les prix courants actuels; 2° le montant total des dites augmentations, par comparaison avec le montant annuel de l'entreprise d'après le devis estimatif;

Ce faisant, ordonner que l'expertise aura pour effet de déterminer les augmentations que les prix courants, au moment de l'adjudication pour chaque nature de travaux, fournitures ou transport ont subies d'après les prix courants au moment de la demande en résiliation, et le montant total de ces augmentations par comparaison avec le montant annuel de l'entreprise, d'après le devis estimatif, condamner le préfet de la Seine, ès-noms, aux dépens; sous réserve de toutes conclusions à prendre après la terminaison de l'expertise;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de la Seine et la ville de Paris représentés par le préfet de la Seine; ledit mémoire tendant au rejet de la requête avec dépens, attendu : 1° que le sieur Bétourné, ayant concouru sans réserve à l'expertise, a exécuté l'arrêté et n'est plus recevable à l'attaquer; 2° qu'au fond, le conseil de préfecture a fait une juste application de l'article 39 des clauses et conditions générales, en prenant pour terme de comparaison les prix du devis estimatif et non les prix courants au moment de l'adjudication;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics; ensemble le rapport par lequel l'expert, après avoir, conformément à sa mission, comparé les prix actuels aux prix du devis estimatif, ajoute « que sur la demande du sieur Bétourné, qui n'a « pas abandonné les prétentions à cet égard, il résume, à titre « de renseignents au moins, » la comparaison des prix actuels avec les prix du devis réduits du rabais souscrit par l'entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Sur la fin de non-recevoir :

Considérant qu'il résulte du rapport d'expert, qu'en comparaissant à l'expertise, le sieur Bétourné s'est expressément réservé de contester les bases adoptées par le conseil de préfecture ; que, dès lors, il est recevable à se pourvoir contre l'arrêté qui a fixé ces bases ;

Au fond :

Considérant que l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales de 1833, en dérogeant au droit commun pour accorder à l'entrepreneur la faculté de demander la résiliation de son marché dans le cas où les prix subiraient une augmentation notable, n'a pu avoir en vue que les prix fixés par le devis estimatif; que ces prix forment la base du contrat intervenu entre l'administration et l'entrepreneur ; que seuls ils offrent un élément précis et fixe qui puisse être comparé avec les prix courants ultérieurs; que c'est en ce sens que la faculté de résiliation pour l'entrepreneur a été reproduite et définie dans les cahiers des clauses et conditions générales adoptés par l'administration en 1833, et notamment en 1852 pour l'exécution des palais impériaux, et en 1866, pour les travaux des ponts et chaussées ;

Art. 1er. La requête du sieur Bétourné est rejetée.

2. Le sieur Bétourné est condamné aux dépens.

(N° 188)

[30 décembre 1871.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Travaux de construction d'une manufacture de tabacs. — Résiliation. — Règlement des quantités et prix des matériaux à reprendre par l'Etat. — Demande de sursis de payement par l'administration. — Pouvoirs du conseil de Préfecture. — Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise. — (Sieur Daumer.) — *Matériaux restés noyés dans une carrière. — Carreaux de socle. — Evaluation de la quantité et du prix. — Reprise des bois travaillés. — Quantité et prix. — Frais de mise en place et assemblage. — Pièces de bois reconnues non recevables, abandonnées sur le chantier. — Responsabilité des détériorations. — Bois bruts. — Obligation de reprise en nature. — Détériora-*

tions à la charge de l'Etat. — Classification des bois bruts. — Règlement du prix à payer par l'Etat. — Réduction pour déchets. — Planchers refusés à tort, mais repris par les fournisseurs de l'entrepreneur. — Indemnité pour perte de bénéfice. — Evaluation de la superficie des planchers. — Prix du mètre superficiel. — Frais de pose. — En cas de résiliation par l'administration d'un marché de travaux publics, le conseil de préfecture, appelé à déterminer l'indemnité qui peut être due par l'Etat à l'entrepreneur, n'a pas pouvoir pour autoriser l'Etat à surseoir au payement des sommes dont il est reconnu débiteur jusqu'au règlement des autres litiges pendants entre l'Etat et cet entrepreneur; — (Aucune dispositionde loi ne lui donne ce pouvoir).

Vu le recours et le mémoire ampliatif présentés par M. le ministre des finances, le dit recours et le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, en date du 26 décembre 1868, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure a statué sur la contestation existant entre l'État et le sieur Daumer, ancien entrepreneur des travaux de construction de la manufacture des tabacs à Nantes, relativement à la quantité et au prix des matériaux que l'État doit reprendre à l'entrepreneur, comme conséquence de la résiliation de son entreprise;

Ce faisant, 1° réduire à 1f,50 par mètre, indemnité de carrière comprise, le prix des moellons noyés dans les carrières du sieur Boussineau; 2° réduire à 0f,30 la quantité des bois travaillés et fixer le prix de ces bois à une somme inférieure à celle qui était portée au bordereau pour les bois rouges de Prusse; 3° dire que, les bois bruts ayant perdu leur valeur par suite de leur abandon sur les chantiers, l'État n'est pas tenu de les reprendre et ne doit à l'entrepreneur qu'une indemnité égale au cinquième de la valeur des dits bois, déduction faite des déchets qu'avait causés la mise en œuvre et en tenant compte de la substitution du bois blanc au bois rouge; 4° réduire la quantité des planchers à 927m,70 et le prix du mètre superficiel à 2f,80; 5° mettre la totalité des frais d'expertise à la charge du sieur Daumer; 6° dire qu'il sera sursis au payement des sommes dues à l'entrepreneur jusqu'au règlement des comptes existant entre lui et l'administration;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté

pour le sieur Daumer ; le dit mémoire tendant à ce qu'il plaise rejeter le recours du ministre avec dépens ; ce faisant, 1° porter à 800 mètres cubes la quantité des moellons noyés dans la carrière ; 2° dire que l'administration devra remettre à l'entrepreneur le nombre de carreaux de socles jugés non recevables constaté par les premiers experts, faute de quoi elle devra en payer la valeur ; 3° dire que la moitié des bois travaillés sera payée au prix porté au bordereau pour les bois mis en place ; 4° dire que l'administration devra le prix de cinq pièces de bois déclarées non recevables et qui ont été détériorées par sa faute ; 5° dire que tous les bois bruts seront payés comme bois de choix ; 6° dire que l'indemnité due pour planchers indûment refusés sera calculée à raison de 15 p. 100 de la valeur de ces planchers dont la moitié sera comptée comme posée ; 7° mettre la totalité des frais d'expertise à la charge de l'État ; 8° allouer au requérant les intérêts des intérêts échus, y compris ceux de l'année courante ;

Vu le cahier des charges, le bordereau des prix et le devis descriptif de l'entreprise ;

Vu le procès-verbal de l'expertise à laquelle il a été procédé le 17 décembre 1863, notamment sur la question de savoir quelle est la quantité et quelle est la valeur des matériaux que l'administration devra reprendre à l'entrepreneur ;

Vu l'arrêté du 26 août 1864, par lequel le conseil de préfecture, entre autres dispositions, admet ou rejette une partie des matériaux dont le sieur Daumer demandait la reprise par l'administration et ordonne que, pour le surplus, il sera procédé à un complément d'expertise ;

Vu le décret rendu au contentieux le 29 mai 1867, portant rejet du pourvoi formé par le ministre des finances contre l'arrêté et admission d'une partie des conclusions du pourvoi formé contre le même arrêté par le sieur Daumer ;

Vu le procès-verbal de l'expertise à laquelle il a été procédé le 26 mars 1868, en exécution de l'arrêté du 26 août 1864 et du décret du 29 mai 1867 ;

Vu la loi du 28 pluviose an VIII ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

En ce qui concerne les matériaux restés noyés dans la carrière du sieur Boussineau :

Sur les conclusions du sieur Daumer, tendant à ce que le cube de ces matériaux soit porté à 800 mètres :

Considérant que les deux experts, tout en constatant qu'il était

impossible de mesurer exactement la quantité de ces moellons qui sont recouverts par une masse d'eau considérable, ont été d'accord pour proposer d'allouer à l'entrepreneur le prix de 600 mètres et que le conseil de préfecture a jugé que cette évaluation était équitable; que le sieur Daumer ne justifie pas qu'elle soit insuffisante; que, dans ces circonstances, il n'y a lieu d'infirmer, sur ce point, l'arrêté attaqué;

Sur les conclusions du ministre des finances, tendant à faire réduire le prix de ces moellons à 1f,50 par mètre cube, indemnité de carrière comprise :

Considérant qu'il est reconnu par les parties que le prix de ces moellons doit être calculé d'après celui de 2f,75 porté pour les moellons bruts à pied d'œuvre par le sous-détail de l'article 9 du bordereau, sous la déduction des frais de chargement, transport et déchargement; qu'il résulte de l'instruction que la déduction de 0f,25 par mètre admise par le conseiller de préfecture ne représente pas la part afférente à ces divers éléments dans le prix total et qu'il y a lieu de la porter à 1f,25 conformément à l'avis des deux experts;

Considérant enfin que le ministre est également fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les 0f,10 par mètre représentant l'indemnité due au propriétaire de la carrière seraient payés directement entre ses mains; qu'en effet, ce propriétaire n'ayant traité qu'avec l'entrepreneur et n'étant pas en cause dans la présente instance, cette somme doit être payée par l'administration à l'entrepreneur, sauf à celui-ci à régler avec le propriétaire les comptes résultant de leurs conventions; qu'ainsi la somme de 1.260 francs (600 × 2f,10) allouée par l'arrêté attaqué doit être réduite à 900 francs (60 × 1f,50), indemnité de carrière comprise, différence 360 francs;

En ce qui concerne les carreaux de socle:

Considérant que lors de la première expertise, les experts avaient été d'accord pour constater qu'il existait sur les chantiers cent quarante deux carreaux d'un volume total de 6^{m3},813 ; que par l'arrêté, en date du 26 août 1864, confirmé sur ce point par le décret rendu au contentieux le 29 mai 1867, il a été jugé que ceux de ces carreaux qui avaient été refusés, à raison d'écornures, seraient repris par l'administration; que les experts, après avoir reconnu que huit carreaux étaient dans ces conditions, ont constaté que le nombre des morceaux qui leur étaient représentés étaient inférieurs à celui qui avait été reconnu en 1863; qu'ils ont émis l'avis que cette différence proviendrait de ce que les premiers ex-

perts auraient compté comme carreaux des pierres de qualité inférieure destinées à des dallages;

Mais considérant que cette supposition n'est appuyée d'aucune preuve; que l'administration a eu, depuis 1863, la possession et la direction des chantiers et qu'elle a fait déplacer les pierres qui y étaient déposées, sans même avertir le sieur Daumer de cette opération; que, dans ces circonstances, celui-ci est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture par son arrêté du 26 décembre 1868, n'a pas condamné l'État à lui remettre les cent trente-quatre carreaux que l'administration n'est pas tenue de garder, faute de quoi elle lui en payera la valeur au prix de 70f,95 le mètre cube, prix des carreaux repris par l'administration;

En ce qui concerne les bois travaillés:

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce que l'administration ne soit tenue de payer que le prix de 30 mètres cubes:

Considérant que le conseil de préfecture, pour allouer le prix de 30m3,438, s'est fondé sur ce qu'il aurait été jugé souverainement, que l'administration devait reprendre tous les bois travaillés portés pour 30m3,438 sur le tableau 2 dressé par les premiers experts, tableau qui aurait été homologué;

Mais considérant que l'arrêté ci-dessus visé du 26 août 1864, confirmé sur ce point par le décret du 29 mai 1867, se borne à décider en principe que les bois travaillés devaient être repris par l'administration et qu'il n'a pas statué sur la quantité de ces bois; que, d'ailleurs, les experts ont été d'accord pour reconnaître que les bois approvisionnés s'élevaient à 30m3,438 et que, s'ils ont opéré sur cette quantité une très-légère déduction, c'est pour tenir compte des réductions de longueur et d'équarrissage à opérer sur quelques pièces pour les mettre en œuvre; que cette réduction est justifiée et qu'ainsi, sur ce point, le recours du ministre doit être admis;

En ce qui concerne le prix du mètre cube:

Considérant que le conseil de préfecture, conformément à l'avis des experts, a alloué, bénéfice compris, pour 1 mètre de bois 115f,50 pour sciage et blanchissage, 6f,82, pour mise en place et assemblage des cales et soliveaux, 1f,98, total 124f,30;

Sur les conclusions du ministre, tendant à faire réduire d'un quart le prix de 115f,50:

Considérant que les experts et, après eux, le conseil de préfecture ont appliqué au bois blanc dont il s'agit le prix indiqué par le sous-détail de l'article 36 du bordereau pour pièces de choix de bois rouge de Prusse; que, s'il a été jugé souverainement que l'ad-

ministration avait autorisé la substitution du bois blanc au bois rouge et devait, dès lors, reprendre à l'entrepreneur les bois blancs approvisionnés, il n'a pas été statué sur le prix auquel ils devaient être repayés; que pour ces matériaux non prévus au devis, il y avait lieu de fixer un prix nouveau; qu'il résulte de l'instruction que ces bois ont une valeur inférieure à celle des bois rouges et qu'il y a lieu de réduire d'un dixième le prix de 115f,50 alloué par le conseil de préfecture;

Sur les conclusions du sieur Daumer, tendant à ce que la somme de 7 francs portée au sous-détail de l'article 36 du bordereau pour mise en place et assemblage des cales et soliveaux lui soit allouée en totalité pour la moitié des bois travaillés actuellement sur chantier:

Considérant que l'entrepreneur allègue qu'il avait mis en place une partie considérable de ces bois et que l'administration les avait fait enlever par le motif, jugé actuellement mal fondé, qu'ils n'étaient pas recevables à raison de la nature du bois; mais que, s'il résulte de l'instruction que quelques pièces ont été posées, le conseil de préfecture a tenu suffisamment compte de cette circonstance en allouant pour frais de mise en place et assemblage, conformément à l'avis des experts, un prix moyen de 1f,80 par mètre applicable à la totalité des bois travaillés; que de ce qui précède il résulte que la somme de 3.783f,45 (124,30 × 30,438) allouée par le conseil de préfecture doit être réduite à 3.382f,50 (112,75 × 30), différence, 400f,95;

Sur les conclusions du sieur Daumer, tendant à ce que l'administration soit condamnée à lui rendre en bon état les cinq pièces de bois qu'elle n'est pas tenue de garder en vertu de l'arrêté du 26 août 1864, faute de quoi elle devrait lui en payer le prix;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'administration ait jamais mis obstacle à ce que l'entrepreneur enlevât ces pièces de bois reconnues non recevables dès le début de l'instance; qu'elle déclare encore actuellement que ces pièces sont à sa disposition; que, dans ces circonstances, elle n'est pas responsable des détériorations que ces bois ont pu éprouver par suite de leur abandon sur le chantier;

En ce qui concerne les bois bruts;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce qu'il soit décidé que l'administration n'est pas tenue de reprendre ces bois qui auraient perdu toute valeur par la faute de l'entrepreneur et qu'elle ne doit à celui-ci qu'une indemnité égale au quart de la valeur primitive de ces bois:

Considérant que le ministre se fonde sur ce que l'arrêté du 26 août 1864, qui avait condamné l'entrepreneur à reprendre ces bois, étant exécutoire, nonobstant appel, le sieur Daumer était tenu de les enlever ou tout au moins de les préserver de toute détérioration et que, dès lors, il est responsable de la perte de valeur que leur a fait subir leur abandon sur le chantier depuis le jour du dit arrêté jusqu'à la date du décret au contentieux, du 29 mai 1867, qui a condamné l'administration à reprendre ces matériaux;

Considérant que si l'administration avait la faculté, à ses risques et périls, de contraindre le sieur Daumer à exécuter l'arrêté du 26 août 1864, elle n'a pas usé de cette faculté, et qu'après des sommations auxquelles elle n'a donné aucune suite, elle a conservé les bois sur un chantier dont elle avait seule la possession; que le décret du 29 mai 1867 a décidé que c'était à tort qu'elle n'avait pas consenti à reprendre les dits bois au début de l'instance; que, dans ces circonstances, elle n'est pas fondée à demander que les détériorations éprouvées par ces matériaux soient mises à la charge du sieur Daumer;

En ce qui concerne la classification des bois bruts:

Sur les conclusions du sieur Daumer, tendant à ce qu'il soit décidé que tous les bois soient payés d'après le prix résultant de l'article 36 du bordereau:

Considérant que l'article 36 précité règle le prix des pièces de premier choix, grande longueur, pour poutres, et que le prix des bois ordinaires pour soliveaux et charpente d'assemblage est fixé par l'article 37;

Considérant que, pour soutenir que tous les bois doivent lui être payés au même prix, le sieur Daumer se fonde uniquement sur ce qu'ils seraient portés sous une même qualification dans le tableau 2 annexé au rapport des premiers experts;

Mais considérant que ce tableau, qui ne renferme d'ailleurs aucune mention relative au prix, n'a pas été homologué par le décret rendu au contentieux le 21 mai 1867, qui s'est borné à déclarer l'État mal fondé dans son refus des bois bruts pour défaut de provenance; qu'ainsi c'est avec raison que les experts ont établi un prix différent pour les bois selon qu'ils appartenaient à la première ou à la seconde catégorie;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce que la classification des bois bruts soit faite conformément aux propositions de l'expert Éon-Duval:

Considérant que, d'après le devis descriptif, devaient être consi-

rées comme pièces de choix toutes les pièces d'une longueur de mètres;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que celles s pièces de bois dont la carrure n'était pas parfaite ont été mesurées sur leur plus courte longueur; qu'il n'a pas été tenu compte s millimètres, et que la tolérance sur les longueurs n'a pas dépassé celle qui est admise par un usage constant;

Considérant, d'autre part, que l'article précité du devis descriptif fixait, pour les pièces de choix, aucune autre condition que la ngueur de 14 mètres; que le sieur Daumer justifie que les bois omptés comme de premier choix avaient comme largeur et épaisseur des dimensions conformes aux ordres de service qu'il avait çus en cours des travaux; que, dans ces circonstances, il n'y a eu de modifier la classification des bois faite par l'arrêté attaqué;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce que les prix des rticles 36 et 37 soient diminués d'un quart pour les pièces de hoix et d'un sixième pour les autres:

Considérant qu'ainsi qu'il a été dit plus haut à l'occasion des bois ravaillés, il sera fait une juste appréciation de la valeur des bois lancs en réduisant d'un dixième les prix de 115f,50 et de 74f,80 ortés aux articles 36 et 37, pour les bois rouges, ce qui réduisait es prix à 103f.95 pour le premier choix, et à 67f,32 pour les bois rdinaires;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce qu'il soit fait une éduction sur la somme à payer à raison de ce que les articles récités du bordereau s'appliquaient à des bois mis en place et non des bois sur le chantier :

Considérant que le ministre est fondé à soutenir que les bois xistant sur les chantiers ne fourniraient pas une quantité égale le bois mis en place, la pose accusant nécessairement des déchets t rognures; que les articles 36 et 37 fixent le prix des bois en place;

Mais considérant que la méthode adoptée par l'expert Éon-Duval pour les pièces de choix et qui consiste à chercher quel déchet éprouverait chacune des pièces approvisionnées pour être ramenée aux dimensions nécessaires pour la mise en place, présente de grandes complications et que les résultats de ce travail ne pourraient être que difficilement vérifiés; qu'il y a lieu d'appliquer à la totalité des bois la réduction de 7 p. 100 admise par cet expert pour les bois ordinaires et à laquelle il a reconnu qu'il est d'usage d'évaluer les déchets; qu'ainsi il y a lieu d'opérer, de ce chef, une nouvelle réduction au prix des bois bruts et de les ramener pour les

bois de premier choix de 103f,95 à 96f,68 et, pour les bois ordinaires de 67f,32 à 62f,61 ; que de ce qui précède, il résulte que le prix de 11.306f,35 (115f,50 × 85m,280 + 74f,80 × 19m,472) alloué par le conseil de préfecture doit être réduit à 9.464f,02 (196f,68 × 85m,25 + 62f,61 × 19m,472), différence, 1.842f,33;

En ce qui concerne les planchers :

Considérant que les parties sont d'accord pour reconnaître que les planchers refusés à tort par l'administration, ayant été repris par les fournisseurs de l'entrepreneur, il y a lieu, pour obéir aux prescriptions du décret du 29 mai 1867, de fixer l'indemnité à laquelle le sieur Daumer a droit pour perte de bénéfices ;

Considérant que le sieur Daumer ne justifie pas qu'en fixant cette indemnité, conformément à l'avis des experts, au dixième des sommes qu'il aurait touchées si les planchers avaient été acceptés, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire; qu'il reste à déterminer quel aurait été le montant de ces sommes;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce que la superficie des planchers portée à 1.500 mètres par l'arrêté attaqué soit réduite à 927m,70 :

Considérant que le conseil de préfecture a admis la quantité réclamée par le sieur Daumer, bien qu'il ne produisît aucune justification ; que les experts avaient été d'accord pour évaluer à 927m,70 la superficie de ces planchers et que les documents produits par le ministre à l'appui de son recours confirment l'exactitude de cette appréciation; qu'ainsi, sur ce point, le pourvoi doit être admis;

Sur les conclusions du ministre, tendant à ce que le prix du mètre superficiel soit réduit de 3 francs à 2f,80 :

Considérant que le prix de 3 francs indiqué au sous-détail de l'article 40 du bordereau était établi dans la prévision que les planchers auraient 0,034 d'épaisseur, mais que l'administration avait donné à l'entrepreneur des plans qui ne portaient que 0.030 d'épaisseur, et que c'est sur le vu de ces plans que le sieur Daumer avait demandé à ses fournisseurs des planchers qui n'avaient que cette épaisseur; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que les experts avaient proposé de réduire de 0f,20 par mètre le prix résultant de l'article 40 précité;

Sur les conclusions du sieur Daumer, tendant à faire compter des frais de pose pour la moitié des planchers :

Considérant que le sieur Daumer se borne à alléguer qu'une partie des planchers était posée quand l'administration les a fait enlever, mais que cette allégation n'est aucunement justifiée;

Considérant, en résumé, que, sur ce chef, l'indemnité de 450 francs (0f,30 × 1.500) allouée par l'arrêté attaqué doit être réduite à 259f,76 (0f,28 × 927,70), différence, 190f,24;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que, par le décret rendu au contentieux le 29 mai 1867, il a été jugé que les sommes dues au sieur Daumer doivent produire intérêt à son profit à partir du 7 décembre 1864, et que les deux années d'intérêts échues le 7 décembre 1866 devaient être capitalisées pour produire des intérêts; que, postérieurement au dit décret, le sieur Daumer a demandé de nouveau les intérêts des intérêts des sommes qui lui étaient dues pour prix des matériaux à reprendre par l'administration, 1° le 5 novembre 1869, 2° le 14 août 1871; que, conformément à l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus à ces dates doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir des dits jours;

Sur les conclusions du ministre, tendant a ce qu'il soit sursis au payement des sommes allouées au sieur Daumer jusqu'au règlement de ses comptes avec l'administration :

Considérant que si, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartenait au conseil de préfecture de déterminer les sommes dues à l'entrepreneur, aucune disposition de loi ne lui donnait pouvoir pour autoriser l'État à surseoir au payement des sommes dont il était reconnu débiteur jusqu'au règlement des autres litiges pendants entre lui et le sieur Daumer;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, la totalité des frais d'expertise doit être mise à la charge de l'État;

Art. 1er. Les prix que l'État est tenu de payer au sieur Daumer, pour ses matériaux, sont réduits des sommes suivantes : 1° pour les matériaux noyés dans les carrières, 360 francs, l'indemnité de carrière restant comprise dans la somme de 900 francs à payer à l'entrepreneur ; 2° pour les bois travaillés, 400f,95; 3° pour les bois bruts, 1.842f,33; 4° pour planchers, 190f,40.

2. L'administration remettra au sieur Daumer les 134 carreaux de socles qu'elle n'est pas tenue de garder à son compte. Faute par elle de lui remettre les dits carreaux, elle devra lui en payer la valeur au prix de 70f,95 le mètre cube.

3. La totalité des frais d'expertise sera supportée par l'État.

4. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure, en date du 26 décembre 1868, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent.

5. Les intérêts des sommes dues au sieur Daumer pour prix de

matériaux approvisionnés échus le 5 novembre 1869 seront capitalisés pour produire intérêt à partir du dit jour. Les intérêts échus le 14 août 1871 seront également capitalisés pour produire intérêt à partir dudit jour.

6. Le surplus des conclusions du ministre des finances et du recours incident du sieur Daumer est rejeté.

7. Les dépens exposés par le sieur Daumer seront supportés moitié par l'État et moitié par le sieur Daumer.

(N° 189)

[10 janvier 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Canal d'irrigation. — Association syndicale — Qualité d'associé. — Taxes. — Réclamation.— Délai. — (Syndicat du canal du Bourg à Digne.) — *Application de l'article 17, de la loi du 21 juin 1865, aux termes duquel nul propriétaire, compris dans une association syndicale, ne peut contester sa qualité d'associé, après le délai de quatre mois, à partir de la notification du premier rôle des taxes. — Le recouvrement des taxes a lieu comme en matière de contributions directes : d'où il suit que les réclamations doivent être présentées dans les trois mois de la publication du rôle.*

Vu la requête présentée par le syndicat du canal d'arrosage du Bourg à Digne, représenté par son directeur, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, en date du 12 avril 1871, par lequel le conseil de préfecture du département des Basses-Alpes a décidé que la dame Aubert et consorts cessaient de faire partie de l'association syndicale du canal du Bourg, et leur a accordé décharge de la taxe à laquelle ils ont été soumis, pour l'année 1867, sur le rôle du syndicat du canal du Bourg;

Ce faisant, attendu que si la dame Aubert n'a pas adhéré formellement à l'engagement souscrit en son nom par le sieur Aubert, son mari, dont elle est séparée de biens, elle a acquitté, sans protestation ni réserves, le 7 octobre 1868, sa cotisation au premier rôle émis par le syndicat, pour l'année 1867; que, depuis la fondation du syndicat, la dame Aubert a arrosé les terrains qui lui appartiennent à l'aide des travaux exécutés par le syndicat;

n'ainsi, elle doit être considérée comme ayant donné son adhésion à l'association syndicale; que. d'ailleurs, elle n'a pas contesté sa qualité d'associée dans le délai de quatre mois, fixé par l'article 17 de la loi du 21 juin 1865, déclarer la dame Aubert non recevable à réclamer la radiation de son engagement, et la maintenir au rôle du syndicat pour l'année 1867;

Vu l'acte d'association du syndicat du canal du Bourg, dérivé de la Bléone;

Vu l'arrêté, en date du 8 octobre 1868, par lequel le préfet des Basses-Alpes a organisé en association autorisée l'association du syndicat du Bourg;

Vu la lettre du préfet du département des Basses-Alpes, constatant que le pourvoi a été communiqué à la dame Aubert et consorts, pour lesquels il n'a pas été présenté de défense;

Vu les observations du ministre des travaux publics, ensemble les rapports des ingénieurs et l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu la loi du 21 juin 1865;

En ce qui touche la qualité d'associée de la dame Aubert:

Considérant qu'aux termes de l'article 17 de la loi du 21 juin 1865, nul propriétaire compris dans une association syndicale, autorisée par arrêté préfectoral, ne peut, après le délai de quatre mois à partir de la notification du premier rôle des taxes, contester sa qualité d'associé;

Considérant que la dame Aubert a payé, le 7 octobre 1868, la cotisation portée sur le premier rôle de l'association; qu'elle n'a réclamé contre sa qualité d'associée que le 27 mai 1870; qu'ainsi, cette réclamation n'était pas recevable, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que la dame Aubert cessait de faire partie de l'association syndicale du canal du Bourg;

En ce qui touche la taxe afférente à l'année 1867:

Considérant que le recouvrement des taxes syndicales a lieu comme en matière de contributions directes; qu'il suit de là que les demandes en décharge des cotisations syndicales doivent être présentées dans les trois mois de la publication du rôle;

Considérant que la dame Aubert a payé, le 7 octobre 1868, la cotisation portée sur le rôle de l'année 1867; qu'elle n'a présenté sa réclamation au conseil de préfecture que le 27 mai 1870; qu'ainsi cette réclamation n'était pas recevable, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé à la dame Aubert décharge de la cotisation afférente à l'année 1867... (Arrêté annulé.)

(N° 190)

[24 janvier 1872.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation. — Chemin barré, labouré et ensemencé par ordre du maire.—Contravention.—Droit de poursuite. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (Débats Dubierre et autres.) — *Plusieurs particuliers ont saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire reconnaître et réprimer l'usurpation qu'ils soutiennent avoir été commise sur un chemin vicinal par le maire en faisant barrer, labourer et ensemencer le dit chemin non régulièrement déclassé et par les tiers qui ont exécuté ses ordres relatifs au labourage et à l'ensemencement.— Le conseil de préfecture n'était pas compétent pour statuer sur l'instance ainsi engagée. — Les faits allégués et qualifiés constitueraient une contravention ; le conseil de préfecture n'aurait été compétent pour constater l'usurpation constitutive de cette contravention que s'il avait été saisi par l'administration sur un procès-verbal régulier. C'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande comme non recevable.— Loi du* 9 *ventôse an XIII; Code d'instruction criminelle, articles* 9, 10, 11, 16 ; *lois du* 21 *mai* 1836 *et du* 18 *juillet* 1837 (*).

(*) M. le ministre de l'intérieur exposait ainsi les faits : — « Par arrêté du 21 mars 1869, approuvé par le préfet le 14 avril, le maire a interdit la circulation sur une partie du chemin vicinal ordinaire, n° 3, qui se trouvait dans un état impraticable et même dangereux pour le public. Adoptant ensuite un mode de réparation usité dans le département de la Marne, il a fait labourer par des prestataires et par des habitants de bonne volonté le sol de ce chemin. Puis, comme l'interdiction du passage devait durer plusieurs mois pour laisser à la voie le temps de se raffermir, il l'a fait ensemencer par les mêmes personnes. Le produit de la récolte en provenant a été plus tard vendu au profit de la commune.

« Plusieurs cultivateurs ont vu dans ces faits non-seulement la détérioration, mais encore l'usurpation d'un chemin vicinal, et ils ont assigné ceux qui les ont exécutées devant le conseil de préfecture, en demandant la remise des lieux dans leur état primitif. Le conseil a rejeté leur demande par le motif qu'il n'appartenait qu'à la commune, par l'organe de son maire, de poursuivre sur un procès-verbal régulier la répression d'une usurpation.

« Les requérants soutiennent que les travaux entrepris avaient en réalité

Vu la requête présentée par les sieurs Déhan, Dubierre et autres, propriétaires dans la commune de Lemeix-Tiercelin, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 22 février 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a rejeté leur demande tendant à faire reconnaître et réprimer l'usurpation, qui aurait été commise sur le chemin vicinal, n° 3, de Lemeix-Tiercelin à Saint-Chéron, par le sieur Rigault, maire de la commune de Lemeix-Tiercelin, en faisant labourer et ensemencer le dit chemin non déclassé, et par les sieurs Clergeot et autres, en exécutant les ordres du maire relatifs au labourage du dit chemin;

Ce faisant, attendu que le maire de la commune de Lemeix-Tiercelin, après avoir interdit, par arrêté du 27 mars 1869, la circulation sur le chemin vicinal, n° 3, de Lemeix-Tiercelin à Saint-Chéron, sur un parcours de plus de 1.600 mètres, et sans même attendre que le préfet eût approuvé cet arrêté, a fait labourer et ensemencer ce chemin, voulant ainsi arriver à un déclassement irrégulier et illégal du dit chemin; que le maire, en agissant ainsi, et les sieurs Clergeot et autres, en exécutant ses ordres relative-

---

pour but de dissimuler un véritable déclassement de la voie et son changement de direction, sans l'accomplissement préalable des formalités légales. Pour justifier la régularité de leur action en cessation de l'usurpation, ils invoquent le droit d'usage qui leur appartient comme à tout riverain d'une voie publique et auquel il aurait été fait obstacle par les mesures dont ils se plaignent.

« Au fond, le chemin n'a été usurpé dans aucune de ses parties : il n'a été que momentanément interdit au public. Immédiatement après la récolte de 1869, il a été rendu et maintenu à la circulation, suivant son ancienne direction et ses anciennes limites. Les sieurs Dubierre et consorts ne le contestent même pas. En fait, l'intention qu'ils attribuaient au maire n'a donc pas été réalisée. D'un autre côté, il ne paraît pas qu'un dommage leur ait été causé, et, d'ailleurs, ils auraient toujours la faculté d'en demander la réparation au conseil de préfecture, puisque ce dommage résulterait de l'exécution d'un travail public.

« En la forme, je pense, avec le conseil de préfecture, que le maire avait seul qualité pour agir dans l'espèce. Mais, en admettant que les contribuables puissent, au nom de la commune, poursuivre la répression des usurpations commises sur les chemins vicinaux, ils ne sauraient le faire régulièrement qu'après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 49 de la loi du 18 juillet 1837. Or telle n'a pas été la marche suivie par les réclamants. »

Malgré les explications qui précèdent, le système de restauration qui a été appliqué à ce chemin, peut paraître étrange, et il serait bon que les administrations municipales ne fussent pas autorisées à le pratiquer trop souvent. Car le remède pourrait bien être pire que le mal.

Pour les droits respectifs des conseils de préfecture et des tribunaux ordinaires en matière d'usurpation sur les chemins vicinaux, voir un arrêt du 21 mars 1850 (Morel Wasse), *Ann.* 1850, p. 568. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

ment au labourage du chemin, ont commis une usurpation sur le dit chemin ; et que les requérants, riverains du chemin sur lequel ils ont des droits d'usage, sont recevables et fondés à demander la déclaration et la répression de cette usurpation ; dire que les sieurs Rigault, Clergeot et autres ont commis une usurpation sur le chemin vicinal, n° 3, de Lemeix-Tiercelin à Saint-Chéron, dire aussi que le sol du chemin cessera à l'avenir d'être affecté à aucune culture communale, et sera rendu à la circulation publique;

Vu les observations en défense présentées devant le conseil de préfecture par les sieurs Rigault, Clergeot et autres ;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, tendant au rejet de la requête, par le motif qu'il n'appartenait qu'à la commune, par l'organe de son maire, de poursuivre l'usurpation dont il s'agit; et qu'en admettant même que les requérants eussent pu agir au défaut de la commune, ils ne l'auraient pu qu'en se conformant aux prescriptions de l'article 49 de la loi du 18 juillet 1837 ;

Considérant que la requête des sieurs Déhan, Dubierre et consorts tend, non pas à réclamer une indemnité à raison du préjudice que leur aurait causé l'interdiction de la circulation sur le chemin vicinal, n° 3, de Lemeix-Tiercelin à Saint-Chéron, mais à faire déclarer que le sieur Rigault, maire de la commune de Lemeix-Tiercelin, les sieurs Clergeot et autres ont commis une usurpation sur le chemin vicinal précité, le premier en enlevant la circulation, en faisant labourer et ensemencer le dit chemin, non régulièrement déclassé, les autres en se conformant aux ordres du maire, relatifs au labourage et à l'ensemencement du chemin ;

Considérant que les faits allégués, ainsi qualifiés, constitueraient une contravention, et que le conseil de préfecture n'aurait été compétent pour constater l'usurpation constitutive de la contravention, que s'il avait été saisi par l'administration sur un procès-verbal régulier ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, comme non recevable, la requête des sieurs Déhan, Dubierre et consorts... (Rejet.)

(N° 191)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Ponts à péage. — Marché de travaux publics. —

Concession rachetée. — Arbres plantés par le concessionnaire sur les levées. — Question de propriété. — Interprétation du cahier des charges. — Compétence du conseil de préfecture. — (Le sieur Boulland.) — *La demande formée par le concessionnaire d'un pont, qui a été racheté par l'Etat, tendant à faire déclarer que ce concessionnaire n'était pas tenu par son cahier des charges de planter des arbres sur les levées formant les abords du pont, que, par suite, le rachat n'avait pu avoir pour effet de lui enlever la propriété des dits arbres, rentre dans la compétence du conseil de préfecture. — Cette demande nécessite l'examen des conditions de la concession et des conséquences de son rachat : dès lors, il s'agit d'une contestation relative à l'exécution d'un marché de travaux publics.—Article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — L'affaire est renvoyée devant le conseil de préfecture* (*).

(*) Les plantations ont été effectuées sur le sol de la route impériale, n° 92, dans le but évident de consolider les levées du pont, et de les protéger contre les eaux du fleuve. Or, d'après son cahier des charges, le concessionnaire devait, à l'expiration de la concession, remettre à l'administration le pont et ses abords en bon état. Il ne saurait donc avoir le droit, alors que la concession est rachetée, de détruire les plantations des levées qui sont l'un des meilleurs moyens de protection de ces ouvrages. Les plantations, de même que tous autres travaux défensifs, tels que perrés, enrochements, etc., sont des dépendances de la route, et doivent faire retour à l'État. — Il ne s'agit pas, comme l'a pensé le conseil de préfecture, d'interpréter l'acte de rachat de la concession, mais bien de savoir si les plantations font ou non partie intégrante des levées du pont et, par suite, de la route. Cette question est du ressort des tribunaux administratifs. (Extrait du rapport administratif joint au pourvoi du ministre.)

Le sieur Boulland, dans son pourvoi, a rappelé les divergences qui avaient existé entre les divers agents de l'administration consultés sur l'affaire. M. l'ingénieur en chef de l'Ain a pensé que les plantations, qui n'étaient pas obligatoires pour le concessionnaire, avaient été faites par lui de bonne foi, et n'étaient pas, par leur nature, des parties essentielles et définitives des levées; qu'elles devaient lui être laissées. — M. l'ingénieur en chef de l'Isère déclarait qu'à ses yeux les peupliers formaient pour les levées une défense effective; que, sans doute, le cahier des charges n'imposait pas les plantations, mais qu'elles étaient une des précautions conformes aux règles de l'art, et constituaient à la fois une défense et une barrière; que, du reste, aucune réserve n'avait été faite à ce sujet dans l'acte de rachat; que, par suite, les plantations litigieuses ne pouvaient être abandonnées au concessionnaire. — Le conseil des ponts et chaussées, entre ces deux opinions, prit un parti intermédiaire qu'a adopté M. le ministre des travaux publics : il a estimé qu'il y avait lieu de conserver les arbres plantés par M. Boulland, et de lui allouer une indemnité représentant les frais de plantation, par application des dispositions de l'article 555 du Code civil.

Le conseil de préfecture, devant lequel l'affaire est renvoyée, aura à examiner ces diverses questions.

Pour le caractère des contrats de concession passés par l'État et la compé-

Vu : 1° le recours présenté par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, en date du 11 février 1870, par lequel le conseil de préfecture de l'Ain s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du sieur Boulland, ex-concessionnaire du pont de Cordon, qui sollicitait l'autorisation d'abattre les peupliers plantés par lui sur les levées formant les abords du dit pont, le dit recours fondé sur ce qu'il s'agissait, dans l'espèce, d'une difficulté relative à l'exécution d'un marché de travaux publics, et que, par suite, le conseil de préfecture était compétent pour en connaître ;

Vu : 2° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Boulland, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler le même arrêté par les motifs invoqués par le ministre des travaux publics à l'appui de son recours, et statuant immédiatement au fond, autoriser le requérant à enlever les plantations dont s'agit, attendu qu'en consentant au rachat, par l'État, de la concession du pont de Cordon, il n'a aliéné que ses droits de concessionnaire et qu'il a conservé la propriété des arbres qu'il avait plantés sans y être tenu par le cahier des charges de l'entreprise, ou bien condamner l'État à lui payer la valeur actuelle des dits arbres, telle qu'elle aura été déterminée par une expertise contradictoire ;

Vu les nouvelles observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet pur et simple de la demande du sieur Boulland, attendu que ce dernier a fait les plantations dans le but de protéger la route nationale, n° 92, contre les envahissements des eaux du Rhône ; que cette obligation de protéger la dite route lui était imposée par le cahier des charges de la concession; et que le pont de Cordon et les dépendances de ce pont ayant été réunis à la dite route par suite du rachat de la concession, les

---

tence, V. Dufour, 3e édition, volume VIII, nos 214 et 259. V. aussi les nombreux arrêts du Conseil d'État, sur appel des décisions de conseils de préfecture, interprétant les actes de concession des ponts à péage ou actes analogues.

Sur l'objection tirée de ce qu'il s'agirait, dans l'espèce, d'un droit litigieux de propriété, voir les arrêts des 26 janvier 1870 (chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée), *Ann.* 1871, p. 301 ; 24 août 1870 (chemin de fer d'Orléans). *Ann.* 1871, p. 724 ; et ci-après, 16 mai 1872, chemin de l'Est. — Le caractère dominant du contrat, qui est celui d'un contrat ayant pour objet un travail public, moyennant certains avantages concédés comme rémunération, fait tomber son application et son interprétation dans la compétence administrative, encore bien que les tribunaux ordinaires soient généralement compétents sur toutes questions relatives soit à des droits de propriété, soit à des contrats ayant un caractère civil, même lorsqu'ils sont passés administrativement. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

arbres dont s'agit sont devenus la propriété de l'État; ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le cahier des charges de la concession du pont de Cordon sur le Rhône;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant que le recours du ministre des travaux publics et la requête du sieur Boulland ont été formés à l'occasion du même arrêté; qu'il y a lieu, en conséquence, d'y statuer par un seul décret;

Considérant que la demande du sieur Boulland, concessionnaire du pont de Cordon, tendait à faire déclarer qu'aux termes du cahier des charges qui lui avaient été imposées, il n'était pas tenu de planter des peupliers sur les levées formant les abords de ce pont, et que, par suite, le rachat de la concession n'avait pu avoir pour effet de lui enlever la propriété de ces arbres; que cette demande nécessitait l'examen des conditions de la concession consentie par l'État au sieur Boulland et les conséquences du rachat de cette concession; qu'il s'agissait, dès lors, d'une contestation relative à l'exécution d'un marché de travaux publics portée à juste titre devant le conseil de préfecture, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que l'arrêté ci-dessus visé, par lequel le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour en connaître, doit être annulé;

Considérant, au fond, que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement sur la demande du sieur Boulland; qu'il y a lieu par suite de renvoyer le jugement de l'affaire au conseil de préfecture... (Arrêté annulé. Le sieur Boulland et l'administration des ponts et chaussées sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y être statué sur leur contestation relative à la plantation, par le sieur Boulland, d'un certain nombre de peupliers sur les levées du pont de Cordon.)

(N° 192)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Entreprise de nettoiement et d'enlèvement des boues et immondices.—Compétence administrative ou judiciaire.—Caractère de marché de travaux publics.— (Veuve

Sursol et fils.) — *Un traité intervenu entre une commune et des particuliers pour le nettoiement des rues et l'enlèvement des boues et immondices avec partage des bénéfices ou des pertes résultant de la différence entre le produit de la vente et les frais de service, doit être considéré comme un marché de travaux publics, donnant lieu, en cas de litige relatif au sens et à l'exécution des clauses, à la compétence du conseil de préfecture.*

Vu les requêtes présentées pour la dame veuve Sursol et le sieur Frédéric-Raymond Sursol, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, du 7 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde, saisi d'une demande formée par le maire de la ville de Bordeaux, au nom de la dite ville, et tendant à ce que les sieurs Sursol père et fils, entrepreneurs du service du nettoiement et de l'enlèvement des boues et immondices de la ville, fussent condamnés à lui payer les sommes à elle dues par eux à raison de leur entreprise, s'est déclaré compétent pour statuer sur la dite demande; ce faisant, attendu que par le traité du 18 janvier 1865 qui a réglé les conditions de l'entreprise, une association a été formée entre la ville et les requérants pour le partage des bénéfices ou des pertes produits par l'entreprise ; que le litige pendant entre la ville et les requérants avait uniquement pour objet les conséquences pécuniaires de cette association, et nullement l'exécution des opérations de l'entreprise, et que, dès lors, l'autorité judiciaire était seule compétente pour en connaître, dire que le conseil de préfecture s'est à tort déclaré compétent, et condamner la ville de Bordeaux aux dépens;

Vu les conclusions prises par la dame veuve Sursol et le sieur Sursol fils devant le conseil de préfecture;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Bordeaux, représentée par son maire en exercice, le dit mémoire tendant au rejet du recours et à la condamnation des requérants aux dépens, par le motif que le conseil de préfecture s'est avec raison déclaré compétent pour statuer sur les difficultés survenues entre la ville de Bordeaux et les sieurs Sursol, entrepreneurs de travaux ayant le caractère de travaux publics, concernant le sens et l'exécution des clauses de leur marché ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu, en date du 18 janvier 1865, le traité intervenu entre le maire de la ville de Bordeaux, agissant au nom de la dite ville, et les sieurs Sursol père et fils; ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le traité intervenu entre la ville de Bordeaux et les sieurs Sursol père et fils, pour le nettoiement de la ville et l'enlèvement des boues et immondices, avait le caractère d'un marché de travaux publics; que le litige soulevé par le maire de la ville de Bordeaux devant le conseil de préfecture du département de la Gironde était relatif au sens et à l'exécution des clauses de ce marché, et notamment de celles qui réglaient la part revenant aux entrepreneurs ou à la ville, soit dans les bénéfices, soit dans les pertes résultant de la différence entre le produit de la vente des boues et immondices et les frais de service; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré compétent pour statuer sur le litige... (Rejet. Dépens.)

(N° 193)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Construction de route. — Décompte. — Conditions générales du 25 août 1833, articles 32. — (Sieur Clet.) *— Rabais de l'adjudication appliqué à des travaux non compris dans le devis. — Convention verbale. — Réclamation tardive. — Intérêts réclamés pour retard dans le payement. — Fin de non-recevoir tirée de l'acceptation sans réserve du capital. — Indemnité réclamée pour retard de l'administration à statuer sur la demande de résiliation. — Causes de résiliation survenues postérieurement. — Réclamations contre les articles du décompte général, présentées après l'expiration des délais.—Demandes d'indemnités diverses formées par un entrepreneur : — Rejet par le motif que ces demandes, ou ne sont pas fondées en fait, ou ont été présentées après l'expiration du délai fixé par l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales.*

Vu les requêtes présentées pour le sieur Clet, adjudicataire des travaux de construction de la route nationale, n° 91, de Grenoble à Briançon, entre la galerie de l'Infernay et celle du Chambon, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 6 février 1869, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a rejeté sa demande en indemnité, à raison du préjudice qu'il aurait éprouvé, par la faute de l'administration, dans l'exécution de ses travaux ;

Ce faisant, attendu que divers chefs de sa demande auraient été à tort déclarés non recevables, par application de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales ; que la demande en résiliation formée par lui dès l'année 1854 était fondée, et que la résiliation n'a été prononcée qu'après une nouvelle demande, à la date du 5 avril 1856 ; que le retard ainsi apporté par l'administration à accorder la résiliation a causé à l'entrepreneur un préjudice considérable ; qu'en outre, l'administration a, sans droit, retardé le payement de sommes dues à l'entrepreneur ; que certains travaux ont été omis dans le décompte ; qu'il a été fait à tort application du rabais de l'adjudication à des travaux de réparation de l'ancienne route, qui n'étaient pas compris dans l'entreprise ; condamner l'État à payer au requérant : 1° 10.479f,84, montant du rabais appliqué à tort aux travaux de réparation de l'ancienne route ; 2° 3.033f,41, montant des intérêts de la dite somme de 10.479f,84 depuis le 1er février 1854 jusqu'au 14 avril 1860 ; 3° 3.276f,26 pour intérêts dus à raison du retard du payement d'une somme de 32.103f,03 dont l'entrepreneur était en avance à la fin de l'année 1855 et qui ne lui a été soldée que le 15 mai 1858 ; 4° 339f,74 pour intérêts dus, pour la même cause, sur la retenue de garantie ; 5° 36.801f,30 à titre d'indemnité pour la perte éprouvée par suite de l'exécution de travaux, en sus des crédits alloués avant la première demande de résiliation ; 6° 7.884f,58 pour intérêts de la somme précédente du 1er janvier 1856 au 14 avril 1860 ; 7° 32.070f,99 à titre d'indemnité pour la perte éprouvée par suite de l'exécution de travaux depuis la demande de résiliation ; 8° 6.871f,10 pour intérêts de la somme précédente ; 9° 10.000 francs pour frais d'enlèvement des débris de roche projetés par les mines sur l'ancienne route ; soit en tout une somme de 110.757f,22 avec intérêts à partir du 14 avril 1860 ; condamner en outre l'État aux dépens ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet du recours comme non recevable et subsidiairement comme mal fondée ;

Vu, en date du 25 août 1833, le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne les premier et deuxième chefs du recours, relatifs à l'application du rabais aux travaux de réparation de l'ancienne route :

Considérant que, durant le cours de son entreprise et sur la de-

mande des ingénieurs, le sieur Clet s'est chargé de réparer les dégâts causés à l'ancienne route de Grenoble à Briançon par le torrent de la Romanche ; que, si aucune convention écrite n'est intervenue pour régler les conditions de ces travaux, l'administration allègue qu'ils devaient être soumis au cahier des charges de l'entreprise, en vertu d'une convention verbale ; qu'il résulte de l'instruction que le montant des dits travaux a été compris, avec tous les autres travaux, dans les décomptes dressés en fin d'année, de même que dans le décompte définitif de l'entreprise ; que l'entrepreneur n'ayant élevé aucune réclamation à ce sujet a reconnu ainsi que les travaux avaient été rattachés à l'entreprise et devaient être exécutés aux mêmes conditions ; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir que le cahier des clauses et conditions générales ne leur est pas applicable ;

Considérant que le sieur Clet n'ayant présenté sa réclamation, tendant à l'augmentation des prix portés au décompte général pour les travaux dont s'agit, qu'après l'expiration du délai de dix jours fixé par l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales, c'est avec raison que sa demande a été déclarée non recevable ;

En ce qui concerne les troisième et quatrième chefs du recours, relatifs aux intérêts réclamés pour retards dans le payement des sommes dues à l'entrepreneur, et qui n'ont été payées qu'au mois de mai 1858 :

Considérant que l'administration repoussait cette demande en se fondant sur ce que l'entrepreneur, ayant accepté purement et simplement le payement du capital, n'était plus recevable à en réclamer les intérêts ; que le sieur Clet soutient que cette fin de non-recevoir ne lui serait applicable que s'il avait donné une quittance pour solde du capital, ce qu'il allègue n'avoir jamais fait ; mais que le ministre des travaux publics a produit devant le Conseil d'État le récépissé, en date du 17 mai 1858, par lequel le sieur Clet reconnaît avoir reçu deux mandats pour vingt et unième à-compte et solde des travaux de construction de la route, n° 91 ; qu'ainsi la demande de l'entrepreneur doit être rejetée ;

En ce qui concerne les septième et huitième chefs, relatifs à l'indemnité demandée pour préjudice causé par le rejet de la première demande de résiliation :

Sans qu'il soit besoin d'examiner si cette demande d'indemnité était recevable ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, qu'à l'époque où le sieur Clet a demandé pour la première fois la résiliation de son

entreprise, il ne s'était pas encore produit une augmentation des prix de main-d'œuvre de nature à donner à l'entrepreneur le droit de réclamer la résiliation de son entreprise ; que cette augmentation ne s'est produite que plus tard, et a motivé la résiliation accordée le 5 avril 1856 ; qu'il suit de là que la demande d'indemnité, à raison du retard mis par l'administration à accorder la résiliation, n'est pas fondée; qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les autres chefs de la réclamation du sieur Clet :

Considérant que ces divers chefs tendent tous à une augmentation des sommes qui ont été portées au décompte général de l'entreprise, en date du 31 décembre 1857; que, dès lors, l'entrepreneur aurait dû, en vertu de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales ci-cessus visé, former ses réclamations dans le délai de dix jours après la présentation du décompte ; qu'il reconnaît lui-même ne les avoir formées que deux ans après ; qu'ainsi c'est avec raison qu'elles ont été rejetées comme non recevables par le conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 194)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Articles 34, 50, 51, 52, *des conditions générales du* 16 *novembre* 1866. — *Travaux ajournés et non encore commencés. — Demande en résiliation avec indemnité. — Conseil de préfecture. — Observation préalable des formalités prescrites par les articles* 50 *et* 51. — *Circulaire ministérielle du* 21 *novembre* 1856. — (Sieur Coursant.) — *Un entrepreneur dont les travaux se trouvent encore ajournés plus d'un an après l'adjudication, et qui prétend obtenir, à raison de ce fait, la résiliation de son marché avec indemnité, en vertu de l'article* 34 *des clauses et conditions générales de* 1866, *est-il obligé, avant de saisir le conseil de préfecture, d'observer les formalités administratives prescrites par les articles* 50 *et* 51, *de soumettre d'abord ses réclamations à l'ingénieur en chef et à l'administration ? — Les règles édictées par ces articles ne s'appliquent qu'aux difficultés qui peuvent s'élever, dans le cours de l'entreprise, entre l'ingénieur ordinaire et l'entrepreneur, puis*

au cas de contestation subsistant avec les ingénieurs; mais elles ne font pas obstacle à ce que l'entrepreneur porte directement devant le conseil de préfecture la difficulté relative à la résiliation du marché pour ajournement des travaux pendant plus d'un an avant tout commencement d'exécution, en vertu de l'article 34 précité : c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la fin de non-recevoir opposée par l'administration à la demande de l'entrepreneur. — Voir, dans le premier visa de l'arrêt, l'analyse des raisons données par M. le ministre à l'appui de son recours (*).

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à l'annulation d'un arrêté, en date du 4 juillet 1871, par lequel, saisi d'une demande à lui présentée par le sieur Coursant, entrepreneur de travaux publics, adjudicataire du deuxième lot des travaux d'amélioration du quai des Chartrons et de Bacalan, à l'effet d'obtenir, par application de l'article 34 des clauses et conditions générales, la résiliation de son entreprise, plus le remboursement de son cautionnement et une indemnité pour le manque à gagner; le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté la fin de non-recevoir opposée par l'administration à cette demande et tirée de ce que, avant de saisir le conseil de préfecture, l'entrepreneur ne s'était pas conformé aux prescriptions de l'article 51 des clauses et conditions générales précitées, par le motif que les travaux n'étaient pas commencés, qu'il ne s'agissait pas d'une contestation entre l'entrepreneur et les ingénieurs, dans le sens du dit article, et que, dès lors, il n'était pas applicable ; le dit recours fondé sur ce que, attendu qu'il ne serait pas contestable que, dans l'espèce, et bien que les travaux ne fussent pas commencés, il y eût contestation, puisque les ingénieurs sont d'avis de refuser la somme réclamée par l'entrepreneur; attendu que l'article 51 serait applicable aussi bien dans le cas de contestation entre l'administration et l'entrepreneur, que dans celui de difficultés entre les in-

---

(*) Sur le but et la portée des articles 50 et 51, V. le *Commentaire* de M. Châtignier, 6e édition, 1869, p. 178, qui donne (p. 19), la circulaire ministérielle du 21 novembre 1866 : ce document est aussi analysé dans Dalloz, 1867, 3, p. 67, en note. — « Il est bien entendu, disait M. Châtignier, que les recours à l'ingénieur en chef, au préfet et à l'administration supérieure, ne sont que des mesures d'instruction destinées à éclairer le ministre et à prévenir les procès. » — V. sur la compétence du conseil de préfecture, *Conférences* de M. Aucoc, vol. II, n° 677, et sur les innovations introduites par l'article 34 du nouveau cahier des charges, Châtignier, p. 121 ; M. Aucoc, vol. II, n° 653. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

génieurs et l'entrepreneur ; que, par suite, et conformément à la pensée qui a dicté les dispositions du titre V des clauses et conditions générales telle qu'elle résulte tant de la circulaire ministérielle du 21 novembre 1868, que des termes mêmes des articles 50, 51 et 52 des dites clauses et conditions, l'administration devait, préalablement à toute action devant le conseil de préfecture, être mise à même, par la communication des pièces et des rapports, de se prononcer sur la réclamation du sieur Coursant ; le dit conseil ne pouvait être appelé à statuer que dans le cas où cette réclamation n'aurait pas été accueillie par l'administration, et où la difficulté ne serait point terminée à l'amiable après l'accomplissement des prescriptions de l'article 51 précité ;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Coursant, tendant au rejet du recours du ministre des travaux publics avec dépens, par le motif que les dispositions du titre V des clauses et conditions générales n'auraient pour but que de connaître le droit, pour l'entrepreneur, de recourir à la juridiction du conseil de préfecture, même après que les réclamations auraient été examinées à tous les degrés de la hiérarchie administrative, droit que le cahier des clauses et conditions de 1833 semblait ne pas admettre en pareil cas ; que, ainsi que cela résulterait des termes mêmes de la circulaire précitée, les prescriptions de l'article 51 ne s'appliqueraient qu'aux difficultés survenant entre les ingénieurs et l'entrepreneur dans le cours de l'entreprise, relativement à des faits touchant à l'exécution des travaux ; qu'il s'agirait, dans l'espèce, d'une contestation avec l'administration elle-même, et qu'aucune disposition de loi n'aurait dérogé au droit conféré à l'entrepreneur par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de porter directement cette contestation devant le conseil de préfecture ;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, du 16 novembre 1866, auquel le sieur Coursant était soumis par son marché, notamment l'article 34 du dit cahier et le titre V ainsi conçu : « Titre V. Contes« tations. Article 50. Intervention de l'ingénieur en chef : Si dans « le cours de l'entreprise, des difficultés s'élèvent entre l'ingé« nieur ordinaire et l'entrepreneur, il en est référé à l'ingénieur « en chef ;

« Article 51. Intervention de l'administration : En cas de con« testation avec les ingénieurs, l'entrepreneur doit adresser au « préfet, pour être transmis avec l'avis des ingénieurs à l'admi« nistration, un mémoire où il indique les motifs et le montant « de ses réclamations.

« Si, dans le délai de trois mois, à partir de la remise du mé-
« moire au préfet, l'administration n'a pas fait connaître sa ré-
« ponse, l'entrepreneur peut, comme dans le cas où ses réclama-
« tions ne seraient point admises, saisir des dites réclamations la
« juridiction contentieuse.

« Article 52. Jugement des contestations : Conformément aux « dispositions de la loi du 28 pluviôse an VIII, toute difficulté « entre l'administration et l'entrepreneur, concernant le sens ou « l'exécution des clauses du marché, est portée devant le conseil « de préfecture, qui statue, sauf recours au Conseil d'État ; »

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux faisant l'objet de l'entreprise du sieur Coursant, se trouvant encore ajournés plus d'une année après l'adjudication, cet entrepreneur prétendait obtenir la résiliation de la dite entreprise et une indemnité, en vertu de l'article 34 des clauses et conditions générales rendues applicables à son marché par le procès-verbal d'adjudication ;

Considérant que, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs des travaux publics et l'administration, concernant le sens ou l'exécution des clauses de leur marché; que si les clauses et conditions précitées ont prescrit certaines règles relativement à l'intervention des agents de l'administration préalablement à l'action devant le conseil de préfecture, ces règles, dans les termes où elles sont formulées par les articles 50 et 51 ci-dessus visés du titre V, ne s'appliquent qu'aux difficultés qui peuvent s'élever, dans le cours de l'entreprise, entre l'ingénieur ordinaire et l'entrepreneur, puis au cas de contestation subsistant avec les ingénieurs, et ne faisaient, dès lors, pas obstacle à ce que le sieur Coursant portât directement devant le conseil de préfecture la difficulté relative à la résiliation de son marché pour cause d'ajournement des travaux pendant plus d'une année avant un commencement d'exécution, en vertu des dispositions de l'article 34 précité des clauses et conditions générales; que, en conséquence, le ministre des travaux publics n'est pas fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté la fin de non-recevoir opposée à la demande de l'entrepreneur et fondée sur l'inobservation des prescriptions contenues dans l'article 51... (Rejet; ministre condamné aux dépens.)

(N° 195)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Abaissement du sol de la voie publique (place Delaborde, à Paris). — Prix des travaux de raccordement. — Prix des matériaux de démolition susceptibles d'être réemployés. — Plus-value. — Dépréciation des diverses parties de l'immeuble. — Compensation. — Intérêts du jour de la demande. — Intérêts des intérêts. — (Sieur Renault.) — (*Appréciation d'indemnité. — Question de fait.*)

Vu la requête présentée par le sieur Renault, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 11 mai 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne lui aurait accordé qu'une indemnité insuffisante à raison du préjudice que lui a causé l'abaissement du sol de la voie publique au devant de l'immeuble qu'il possède à Paris, place Delaborde, n° 14;

Ce faisant, attendu, d'une part, que le conseil de préfecture a fixé à 81.500 francs la valeur des travaux à effectuer pour raccorder l'immeuble avec la voie publique, en admettant que les matériaux provenant de la démolition pourraient être employés en partie à la reconstruction, mais que cet emploi sera impossible, et que, dès lors, la valeur des travaux doit être portée à 86.426 francs; d'autre part, que le conseil de préfecture a déduit du montant de l'indemnité à allouer une somme de 34.000 francs pour tenir compte de la plus-value résultant, pour l'immeuble, de la possibilité de l'addition d'un étage; mais que cette plus-value est plus que compensée par la diminution de valeur des autres étages, alors surtout que l'étage nouveau, n'étant pas susceptible de recevoir de cheminée, n'aura qu'une valeur locative très-faible; qu'enfin, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a alloué les intérêts des sommes dues qu'à partir du 4 décembre 1868; condamner la ville de Paris à lui payer sans aucune réduction pour prétendue plus-value, et indépendamment de la somme de 15.980 francs pour pertes de loyers, une somme de 86.426 francs avec les intérêts et les intérêts des intérêts à dater du 20 avril 1867, s'il n'est pas établi par l'instruction que la demande en a été faite antérieurement;

Vu les réclamations formées devant le conseil de préfecture par la dame veuve Leperdriel, aux droits de laquelle a succédé le sieur Renault, et par le dit sieur Renault;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant au rejet du recours et à la condamnation du demandeur aux dépens, par les motifs que les matériaux de démolition pourront être employés dans une forte proportion; qu'il a été tenu compte, dans l'appréciation de l'augmentation de valeur que doivent donner à l'immeuble les travaux à exécuter, de toutes les causes de diminution de valeur mentionnées par le requérant, et que, contrairement à l'allégation du recours, des cheminées pourront être établies dans l'étage nouveau, ainsi que les deux experts l'ont indiqué dans leurs devis respectifs; qu'enfin les intérêts n'ont été demandés qu'à la date du 4 décembre 1868;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, ensemble la dépêche du ministre des travaux publics;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Renault, et par lequel le requérant conclut à ce que l'indemnité allouée soit élevée à 110.164 francs, cette somme comprenant l'indemnité pour privation de location, afin de tenir compte de la difficulté d'exécution de certains travaux, et de l'impossibilité d'employer les matériaux provenant de la démolition, et déclare en outre persister dans le surplus des conclusions de la requête;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

En ce qui concerne le prix des travaux de raccordement de l'immeuble avec la voie publique :

Considérant qu'il résulte des rapports ci-dessus visés des experts qu'il sera possible d'employer une partie des matériaux de démolition, dont le volume ne doit pas être assez considérable pour qu'ils ne puissent pas, au besoin, être triés et travaillés sur place, et que, d'autre part, les prix de travaux adoptés par le conseil de préfecture ont été établis en tenant compte de la difficulté de leur exécution; qu'il n'y a donc pas lieu d'augmenter la somme allouée par le conseil de préfecture;

En ce qui concerne l'augmentation de valeur de l'immeuble :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'exécution des travaux de raccordement aura pour effet d'accroître la hauteur de l'immeuble et d'augmenter sa valeur; qu'il a été tenu compte avec raison de cette augmentation de valeur dans le calcul de l'indemnité due au sieur Renault; mais que, d'autre part, diverses parties de l'immeuble subiront, par le fait de l'exécution des tra-

vaux, une dépréciation dont il n'a pas été fait une évaluation suffisante par le conseil de préfecture; qu'il y a lieu, en conséquence, de réduire à 15.000 francs la somme à retrancher de celle allouée sur le chef précédent, pour tenir compte de l'augmentation de valeur donnée à l'immeuble;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la somme allouée par le conseil de préfecture doit être portée à 66.500 francs, non compris la somme de 15.980 francs allouée pour privation de jouissance pendant l'exécution des travaux;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que le sieur Renault ne justifie pas qu'il ait fait une demande régulière des intérêts avant le 4 décembre 1868;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que ces intérêts ont été demandés pour la première fois le 9 juillet 1869; qu'à cette date il n'était pas échu une année d'intérêts, et qu'ainsi les intérêts des intérêts ne peuvent être alloués à partir de cette époque; mais que la demande en a été renouvelée le 2 décembre 1871, et qu'il y a lieu de décider que les intérêts échus porteront intérêts au profit du sieur Renault:

Art. 1er. La ville de Paris payera au sieur Renault, indépendamment de l'indemnité de 15.980 francs pour privation de jouissance pendant l'exécution des travaux, une indemnité de 66.500 francs avec intérêts à partir du 4 décembre 1868.

2. Les intérêts échus à la date du 2 décembre 1871 porteront intérêts au profit du sieur Renault, à partir de cette époque... (Surplus des conclusions rejeté. — Dépens compensés.)

(N° 196)

[24 janvier 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de nivellement exécutés par une commune. — Mur écroulé. — Frais de reconstruction. — Responsabilité. — (Ville de Cordes.) — *Décidé que les travaux de la commune avaient été la cause déterminante de l'écroulement du mur. — Appréciation de l'indemnité due* (*).

(*) Les experts avaient attribué en partie l'accident au peu de solidité du mur, qui devait fatalement tomber à cause de l'insuffisance de son épaisseur, mais dont la chute avait pu cependant être hâtée par les travaux de la commune:

Vu la requête présentée pour la ville de Cordes, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 23 juillet 1869, par lequel le conseil de préfecture du Tarn l'a condamnée à payer au sieur Deltel la somme de 796f,86, montant de l'évaluation des frais de reconstruction d'un mur qui se serait écroulé par suite des travaux de nivellement exécutés par ladite ville, déduction faite du prix des matériaux restés sur place, ainsi qu'à solder les frais d'expertise évalués 123 francs, et les frais faits pour déblayer le terrain s'élevant, suivant état produit, à 283f,53;

Ce faisant, attendu que le mur du sieur Deltel ne s'est écroulé que par défaut de solidité, et attendu d'ailleurs que la chute dudit mur n'est que la conséquence de circonstances étrangères aux travaux de nivellement exécutés pour le compte de ladite ville; décharger la ville de Cordes des condamnations prononcées contre elle, et condamner le sieur Deltel aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense contenant le recours incident présenté pour le sieur Deltel, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi de la commune de Cordes, attendu que les travaux de nivellement, exécutés par la dite commune sur la voie longeant le mur qui protégeait la propriété du sieur Deltel, doivent être considérés comme la cause déterminante de la chute de ce mur et, statuant sur le recours incident du défendeur, dire qu'il lui sera alloué une somme de 2.000 francs pour la reconstruction de son mur, ou que les frais seront réglés d'après l'avis d'experts désignés; condamner enfin la ville de Cordes aux dépens;

Vu... (observations du ministre de l'intérieur et du ministre des travaux publics);

Vu l'arrêté attaqué, ensemble les autres pièces produites;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le pourvoi de la commune de Cordes:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par la dite commune ont été la cause déterminante de l'écroulement du mur du sieur Deltel;

Sur le recours incident du sieur Deltel:

Considérant que le sieur Deltel n'établit pas que l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture soit insuffisante;

Art. 1er. La requête de la commune de Cordes est rejetée.

2. Le surplus des conclusions du sieur Deltel est rejeté.

3. Les dépens seront supportés par la commune de Cordes.

---

ils concluaient à ce que celle-ci contribuât, pour un tiers seulement, aux frais de reconstruction.

(N° 197)

[24 janvier 1872.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Établissement d'un port de stationnement. — Aggravation prétendue de la servitude de halage. — Pieux enfoncés dans le sol. — Droit de suppression reconnu au propriétaire riverain. — (Sieur Faugier.) — *Arrêté préfectoral réglementant l'établissement d'un port au droit d'une propriété riveraine d'un fleuve navigable : réclamation du propriétaire motivée par l'aggravation et la servitude du halage qui résulterait pour lui de l'arrêté préfectoral, à raison de l'amarrage des barques et radeaux au moyen de pieux enfoncés dans son terrain; rejet par le motif que l'administration n'a entendu établir et réglementer qu'un port de stationnement et non un port d'abordage, et n'a autorisé l'exécution d'aucun ouvrage sur la propriété du réclamant; d'où il suit qu'il est fondé à exiger et à poursuivre, le cas échéant, devant l'autorité compétente, la suppression des pieux d'amarrage qui auraient été plantés dans son terrain par le fait d'une tolérance déjà ancienne.*

Vu la requête présentée, pour le sieur Guillaume Faugier, tendant à faire annuler : 1° un arrêté, du 19 juillet 1850, par lequel le préfet du Gard a autorisé le stationnement et l'amarrage de radeaux au droit de la propriété qu'il possède sur la rive droite du Rhône en amont de la ville de Beaucaire ; 2° un autre arrêté, du 22 mai 1851, par lequel le dit préfet a autorisé la ville précitée à percevoir un droit de stationnement sur les bateaux dont s'agit, et qui, en fait, étaient amarrés à l'aide de pieux enfoncés dans le terrain du requérant; 3° une décision, en date du 5 avril 1870, par laquelle le ministre des travaux publics a refusé d'annuler lesdits arrêtés;

Ce faisant, attendu que l'arrêté du 19 juillet 1850 avait eu pour effet d'autoriser l'établissement d'un port d'abordage le long de la digue et du chemin de halage qui se trouvent sur la propriété du requérant, et d'aggraver par suite la servitude imposée aux riverains des cours d'eau navigables par l'ordonnance de 1669 et l'article 650 du Code civil; qu'en fait, les pieux servant à l'amarrage des bateaux avaient été illégalement placés dans sa propriété;

qu'enfin l'usage de ces points d'attache par les bateliers ne pouvait donner lieu à une perception d'un droit au profit de la ville de Beaucaire qui n'était pas propriétaire du sol sur lequel ils se trouvaient placés; attendu, en outre, que ces pieux d'amarrage maçonnés en pierre de taille compromettaient la solidité de la digue qui protégeait la propriété du requérant, et qu'au surplus l'occupation quasi-permanente de la rive par les bateaux qui y sont amarrés entrave les dépôts de bois et autres approvisionnements que certains bateliers avaient l'habitude d'effectuer sur la proprité dont s'agit, moyennant une rétribution qui constituait pour ses propriétaires un revenu considérable; déclarer nuls lesdits arrêtés et la décision précités, et condamner l'administration aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, par lesquelles le ministre fait connaître que l'arrêté attaqué du 19 juillet 1850, n'a entendu régler que l'établissement d'un port de stationnement sur le Rhône; qu'il a été pris en vertu des pouvoirs de police de l'administration et pour les besoins de la navigation; que l'arrêté du 22 mai 1851, en autorisant la perception d'un droit à raison du stationnement, n'a pas porté atteinte aux droits du sieur Faugier; qu'il est vrai que les pieux servant à l'amarrage ont été placés dans le terrain de ce propriétaire, mais en vertu d'une tolérance, qu'il est d'ailleurs libre de retirer à l'avenir; que cette tolérance s'expliquait par le désir du sieur Faugier de favoriser le déchargement sur sa propriété des objets pour le dépôt desquels il perçoit une indemnité; mais que l'administration, s'il insiste, est disposée à remplacer les pieux d'amarrage par des bouées ou des corps morts; que, dans ces circonstances, il conclut à ce que la requête du sieur Faugier soit rejetée et à sa condamnation aux dépens;

Vu un mémoire en réplique présenté pour le sieur Faugier, par lequel le requérant persiste à soutenir que l'arrêté du 19 juillet 1850 a eu pour but d'établir un port d'abordage et non un port d'amarrage; qu'au surplus, en présence des observations fournies par le ministre, il abandonne le chef de ses conclusions, par lequel il demandait l'annulation des arrêtés préfectoraux de 1850 et 1851, pourvu qu'il soit déclaré par le Conseil d'État que ces arrêtés ne font pas obstacle : 1° à ce qu'il fasse enlever les pieux en maçonnerie placés sur sa propriété; 2° à ce qu'il puisse interdire l'accès de sa propriété, ainsi que tout dépôt ou déchargement sur ladite propriété, à qui bon lui semblera, et spécialement aux bateliers dont les bateaux stationneront le long de la rive;

Vu l'ordonnance de 1669, titre XXVIII, article 7;

Vu l'article 650 du Code civil;

Considérant que la réclamation du sieur Faugier est fondée sur ce que le préfet du Gard aurait autorisé, le long du chemin de halage existant sur sa propriété, l'établissement d'un port d'abordage, dans lequel l'amarrage des barques et des radeaux s'effectue à l'aide de pieux enfoncés dans le terrain du requérant; qu'il suivrait de là une aggravation de la servitude de halage, à raison de laquelle il est fondé à demander l'annulation des arrêts du préfet du Gard et de la décision ministérielle qui les a maintenus;

Mais considérant qu'il ne résulte pas des termes de l'arrêté ci-dessus visé du 19 juillet 1850, que le préfet ait entendu établir un port d'abordage et que des explications du ministre des travaux publics il ressort au contraire que l'administration a eu seulement pour but de réglementer l'établissement d'un port de stationnement au droit de la propriété du sieur Faugier, et n'a autorisé l'exécution d'aucun ouvrage sur cette propriété; qu'ainsi l'arrêté précité n'a pas eu pour effet d'aggraver la servitude de halage supportée par le sieur Faugier et ne fait pas obstacle à poursuivre, le cas échéant, devant l'autorité compétente, la répression des entreprises qui pourraient être faites sur sa propriété;

Considérant d'ailleurs que si un certain nombre de pieux ont été enfoncés dans le sol dont le requérant est propriétaire et ont servi à l'amarrage des bateaux, ce fait est le résultat d'une tolérance déjà ancienne de la part du requérant, et qu'au surplus il est reconnu par le ministre des travaux publics que le sieur Faugier est fondé à exiger la suppression immédiate des dits ouvrages... (Rejet.)

(N° 198)

[29 janvier 1872.]

Cours d'eau. — Irrigations. — Usines. — Prise d'eau concédée par l'État. — Redevance. — Point de départ. — Achèvement des travaux. — Prorogation. — Interprétation du décret de concession. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — (Sieur de Mesclop.) — *Une prise d'eau dans le canal de Lalinde (Dordogne) a été concédée par l'Etat pour alimenter une usine et arroser les terres, moyennant une redevance annuelle payable à l'Etat par le concessionnaire à partir de l'époque fixée pour la réception des travaux ou du procès-verbal de récole-*

ment, s'il a été dressé avant cette époque. Deux arrêtés préfectoraux ayant successivement prorogé les délais d'exécution des travaux, question de savoir si l'époque d'exigibilité de la première redevance a été prorogée par voie de conséquence. — Décidé, par voie d'interprétation du décret de concession, que la redevance est devenue exigible à l'époque fixée par le décret pour l'achèvement des travaux, quelles qu'aient été postérieurement les facilités accordées pour leur exécution (*).

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics, et par lequel le ministre expose que le sieur de Mesclop, qui, en vertu d'un décret du 20 février 1867, a obtenu la concession d'une prise d'eau dans le canal de Lalinde (Dordogne), moyénnant une redevance annuelle de 205 francs, ayant été mis en demeure par l'administration des contributions indirectes d'avoir à payer la dite redevance à partir du 5 mai 1868, a formé devant le tribunal de Bergerac opposition à la contrainte décernée contre lui et a soutenu qu'il ne devait payer cette redevance qu'à partir du jour de l'achèvement des travaux et que le préfet de la Dordogne ayant par deux arrêtés, en date des 9 juin et 14 décembre 1868, prorogé jusqu'au 31 décembre 1869 le délai d'achèvement des travaux, c'était à partir de cette époque seulement qu'il pouvait être tenu d'acquitter la redevance; que le tribunal saisi de cette demande a sursis à statuer jusqu'à ce que le sens et la portée des dispositions du décret du 20 février 1867, et des deux arrêtés préfectoraux en date des 9 juin et 14 décembre 1868, eussent été déterminés par l'autorité compétente; et en conséquence, conclut à ce qu'il plaise au Conseil déclarer que le décret précité a fixé au 5 mai 1868 l'époque à laquelle la redevance est devenue exigible, et que le préfet, en accordant au sieur de Mesclop la prorogation des délais d'exécution des travaux nécessaires à la prise d'eau, n'a pas prorogé l'époque de l'exigibilité de la redevance et a seulement en-

(*) Le concessionnaire soutenait qu'il ne s'était obligé à payer la redevance que du jour où l'eau serait prise par lui; que le décret avait délégué au préfet les pouvoirs nécessaires pour la mise en pratique de la concession (article 4); que, dès lors, le décret et les arrêtés préfectoraux ne formaient qu'un seul titre ne pouvant être scindé, l'un complétant l'autre; qu'il serait injuste de lui faire payer la redevance pendant le temps où il n'était pas encore en possession et jouissance de l'eau concédée : il ajoutait qu'aux termes du premier desdits arrêtés, les travaux devaient coïncider avec l'époque du chômage sur le canal par sa mise à sec, chômage qui n'avait pas encore eu lieu. (Extrait du Recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

tendu prévenir la décharge que pouvait encourir le sieur de Mesclop;

Vu le décret du 20 février 1867, notamment : 1° l'article 5 portant que « le payement du premier terme de la redevance sera « exigible à partir de l'époque fixée pour la réception des travaux « ou du procès-verbal de récolement, s'il est dressé avant cette « époque ; » 2° l'article 9 portant que les travaux « devront être « terminés dans le délai d'un an à partir de la notification du dé- « cret, et qu'à l'expiration de ce délai, l'ingénieur rédigera un pro- « cès-verbal de récolement; » 3° l'article 10 portant que « faute « par le permissionnaire de se conformer, dans le délai fixé, aux « dispositions prescrites, l'administration se réserve, suivant les « circonstances, de prononcer la déchéance du permissionnaire « ou de mettre son usine en chômage, » et que « dans tous les cas, « la redevance stipulée à l'article 5 sera due à partir du jour fixé « pour l'achèvement des travaux » ;

Vu les arrêtés, en date des 9 juin et 14 décembre 1868, par lesquels le préfet du département de la Dordogne a, sur l'avis favorable des ingénieurs des ponts et chaussées, prorogé jusqu'au 31 décembre 1869, le délai d'exécution des travaux de la prise d'eau concédée au sieur de Mesclop dans le canal de Lalinde;

Vu le jugement, en date du 5 août 1869, par lequel le tribunal de Bergerac, saisi par le sieur de Mesclop d'une opposition à la contrainte signifiée au dit sieur le 16 juin 1869, d'avoir à acquitter la redevance fixée par le décret de concession, s'est déclaré incompétent pour statuer sur le sens et la portée du décret du 20 février 1867, a renvoyé, quant à ce, la partie la plus diligente à se pourvoir devant qui de droit, et a sursis à statuer au fond;

Vu... (observations du préfet de la Dordogne..., rapport des ingénieurs des ponts et chaussées);

Vu le décret du 25 janvier 1852 sur le Conseil d'État, notamment l'article 1er;

Considérant que, par décret du 20 février 1867, le sieur de Mesclop a été autorisé à pratiquer dans le canal de Lalinde une prise d'eau de 160 litres par seconde, moyennant une redevance annuelle de 205 francs, et sous la condition de terminer les travaux dans le délai d'une année, à partir de la notification du décret, c'est-à-dire le 5 mai 1868; que la redevance précitée était exigible, aux termes des articles 5, 9 et 10 susvisés, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, alors même que le permissionnaire ne se serait pas conformé, dans le délai fixé aux dispositions prescrites; que si deux arrêtés préfectoraux, en date des 9 juin et

14 décembre 1868, ont, sur la demande du concessionnaire, prorogé jusqu'au 31 décembre 1869 le délai fixé par l'article 9 précité, ces arrêtés n'ont pas eu pour but et ne pouvaient avoir pour effet de modifier les conditions de payement de la redevance, telles qu'elles étaient spécifiées par le décret de concession; qu'il suit de là que le décret du 20 février 1867 doit être interprété en ce sens, que la redevance annuelle de 205 francs est devenue exigible à partir de l'époque fixée par le dit décret pour l'achèvement des travaux, quelles qu'aient été postérieurement les facilités accordées au sieur de Mesclop pour l'exécution de ces travaux;

Art. 1er. Il est déclaré qu'en concédant au sieur de Mesclop une concession d'eau dans le canal de Lalindo, le décret du 20 février 1867 a eu pour effet d'imposer au sieur de Mesclop l'obligation de payer annuellement à l'État une redevance annuelle de 205 francs exigible à partir de l'époque fixée dans le décret de concession pour l'achèvement des travaux, c'est-à-dire le 5 mai 1868; qu'aucun acte postérieur n'a modifié cette obligation.

(N° 199)

[9 février 1872.]

Communes. — Traités pour l'éclairage au gaz. — Octrois. — Restitution stipulée de la taxe perçue sur la houille. — Droit d'octroi réclamé sur le coke produit par la distillation. — Interprétation du traité. — (Compagnie du gaz d'Angers.) — *Un traité passé entre une ville et une compagnie d'éclairage par le gaz porte la clause suivante : « La ville de..., ne percevant, en ce moment, aucun droit d'octroi sur les houilles, et les présentes conventions étant établies d'après cette condition, il est entendu que, dans le cas où elle viendrait à frapper le combustible, il serait tenu compte à la Société du montant de cette taxe, qui frapperait sur la houille employée pour obtenir le gaz servant à l'éclairage de la ville ou des particuliers, ou au chauffage, dans le périmètre de l'octroi; la vérification de la consommation du gaz aura lieu par tel moyen que prescrira l'administration municipale, la Société devant supporter les droits d'octroi qui seraient établis pour les houilles qui ne seraient employées ni au chauffage ni à l'éclairage par le gaz. » — L'hypothèse*

d'un droit d'octroi établi par la ville sur la houille s'étant réalisée, la compagnie peut, en vertu de la clause dont les termes viennent d'être cités, obtenir la restitution intégrale des droits d'octroi perçus sur la houille employée à la fabrication du gaz ; cette restitution ne doit pas être ordonnée seulement sous la déduction des droits que la ville aurait perçus sur le coke provenant de la distillation de la houille si ce coke eût été introduit directement.

Vu le duplicata produit postérieurement à l'incendie du palais du Conseil d'État, de la requête présentée pour la compagnie du gaz d'Angers, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 15 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a décidé, par interprétation de l'article 6 du traité passé entre la compagnie du gaz et la ville d'Angers, le 17 avril 1858, que cette Société n'était pas fondée à réclamer de la ville le montant des droits qui seraient perçus sur le coke provenant de la houille employée pour obtenir le gaz servant à l'éclairage ou au chauffage de la ville ou des particuliers dans le périmètre de l'octroi;

Ce faisant, attendu que, d'après le texte de l'article précité, c'est la totalité de la taxe perçue sur la houille employée à la fabrication du gaz, et non pas seulement une portion de cette taxe, que la ville devait restituer à la compagnie requérante; que, par suite, la ville ne saurait être fondée à retenir comme s'appliquant aux quantités de coke provenant de la houille après fabrication, une partie de la dite taxe équivalant à celle qu'elle aurait perçue sur le coke s'il avait été introduit directement dans la ville par la compagnie; attendu que la retenue à laquelle la ville prétend avoir droit aurait pour conséquence d'augmenter pour la compagnie le prix de revient du gaz qu'elle fournit; que, en effet, dans le calcul de ce prix était entré l'avantage résultant pour la compagnie de la vente du coke, et que l'augmentation du prix de vente de ce combustible ne suffirait pas à maintenir intact cet avantage, à raison de l'impossibilité pour la compagnie de régler ses approvisionnements; que, par suite, ce serait à tort que le conseil de préfecture aurait décidé que l'acquittement des droits ne causait aucun préjudice à la compagnie; attendu que l'augmentation du prix de revient du gaz serait contraire à la commune intention des parties contractantes qui a été d'empêcher que ce prix pût être augmenté par l'établissement de nouveaux droits à l'octroi; que la ville ne saurait contester cette commune intention en se fondant sur ce que le directeur de la compagnie aurait acquitté pendant quelque temps les droits d'octroi sur le coke ; attendu enfin

que le coke ne constituerait pas un produit fabriqué; que, dès lors, ce serait également à tort que, pour rejeter la demande de la compagnie, le conseil de préfecture se serait fondé sur l'article 11 du règlement d'octroi; dire que la ville d'Angers tiendra compte à la compagnie de tous droits d'octroi perçus ou à percevoir sur le coke provenant de la houille affectée à la production du gaz,

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville d'Angers, tendant au rejet du pourvoi de la compagnie du gaz avec dépens, par les motifs donnés dans l'arrêté attaqué, par le motif notamment que l'interprétation réclamée, contraire à la lettre du traité, le serait également à son esprit et à la commune intention des parties telles qu'elles résulteraient de l'exécution même qui y a été donnée par le directeur de la compagnie et des conventions intervenues entre lui et la ville relativement au mode de calcul des droits à percevoir sur le coke;

Vu les conclusions additionnelles produites pour la compagnie du gaz, tendant à la condamnation de la ville d'Angers aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu l'article 6 du traité passé entre la compagnie du gaz et la ville d'Angers, le 17 avril 1858, le dit article portant: (suit le texte placé plus haut en tête du sommaire);

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse, an VIII;

Considérant que par la disposition ci-dessus rappelée de l'article 6 du traité qu'elle a passé avec la compagnie requérante, la ville d'Angers s'est engagée à tenir compte à cette compagnie du montant des droits d'octroi qu'elle percevrait sur la houille employée à la fabrication du gaz pour l'éclairage dans le périmètre de l'octroi; que le coke qui est produit par cette fabrication n'aurait pu être assujetti à un droit d'octroi distinct de celui perçu à l'entrée sur la houille, qu'autant que la ville aurait stipulé à cet égard une réserve spéciale, et que le traité dont il s'agit ne contient aucune réserve de ce genre; qu'il suit de là que c'est par suite d'une fausse interprétation du traité précité que le conseil de préfecture du département de Maine-et-Loire a décidé que la compagnie requérante n'était pas fondée à réclamer, en vertu de l'article 6 de ce traité, le montant intégral des droits perçus sur la houille employée par elle à la fabrication du gaz;

Art. 1er. (Arrêté annulé.)

2. La ville d'Angers devra, en exécution de l'article 6 du traité qu'elle a passé le 17 avril 1858 avec la compagnie requérante,

tenir compte à cette compagnie du montant intégral des droits perçus sur la houille employée à la fabrication du gaz pour l'éclairage et le chauffage de la ville ou des particuliers dans le périmètre de l'octroi.

3. (Ville d'Angers condamnée aux dépens.)

(N° 200)

[9 février 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Curage et entretien. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Anciens règlements et usages anciens. — Curage et entretien. — Autorisation de travaux d'endiguement, redressement et élargissement. — Usages anciens. — Défaut de consentement préalable des intéressés. — Excès de pouvoirs. — Arrêt antérieur du Conseil d'Etat. — Chose jugée. — Décharge. — Taxes assimilées aux contributions directes. — Curage. — Rôles non rendus exécutoires par le préfet et non publiés. — Délai de réclamation. — Date de l'avertissement. — Réclamation adressée au préfet. — Conseil de préfecture non saisi. — Justification du dépôt. — (Cosnard-Desclosets et autres.) — *Lorsque les propriétaires intéressés au curage d'un cours d'eau non navigable ont été constitués en association syndicale par un simple arrêté préfectoral, le préfet ne peut pas, sans excéder la limite de ses pouvoirs, autoriser le syndicat à exécuter des travaux ayant pour objet l'endiguement, le redressement et l'élargissement du cours d'eau, et à faire contribuer les propriétaires riverains à la dépense, alors que ceux-ci n'ont pas préalablement consenti à la supporter. — En l'absence d'un règlement d'administration publique prescrivant ces travaux, et à défaut d'accord préalable des intéressés, le préfet ne peut autoriser le syndicat à faire d'autres travaux que ceux de curage et de simple entretien* (*). — *Les réclamations formées contre les taxes de curage étant assimilées par l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI aux réclamations en matière*

(*) Voir les arrêts des 8 mars 1866 (Simonnet), *Annales*, 1867, p. 149; 12 avril 1866 (Corbière), *Annales*, 1867, p. 367; 30 mai 1868 (Renaud), *Annales*, 1868, p. 1209.

de contributions directes, il en résulte que le délai de trois mois, dans lequel la réclamation doit être formée, a pour point de départ la publication des rôles de répartition homologués et rendus exécutoires par le préfet ; d'où il suit que si cette formalité n'a pas été remplie, les contribuables sont fondés à soutenir qu'ils n'étaient pas tenus de réclamer dans les trois mois à partir de la publication du travail préparatoire de la commission syndicale, et qu'ils ont satisfait à la loi en formant leurs demandes en décharge dans le délai de trois mois, à partir de la date des avertissements qui leur ont été adressés par le receveur du syndicat. — Une réclamation adressée au préfet, mais sans intention manifestée de saisir le conseil de préfecture, ne constitue pas une demande régulière en décharge. — C'est à bon droit que le conseil de préfecture s'est abstenu de statuer sur une réclamation qui n'est pas produite devant lui et dont le dépôt à la préfecture n'est pas établi : mais l'existence de la réclamation, son dépôt à la préfecture et sa date étant justifiés devant le Conseil d'Etat, on décide qu'il y a lieu de statuer sur sa recevabilité. — Objection de chose jugée tirée d'un précédent arrêt rejetant un pourvoi dirigé pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral qui ordonnait certains travaux sur un cours d'eau ; le Conseil d'Etat déclare que son arrêt n'a pas entendu consacrer la légalité des taxes contestées, et qu'il a seulement décidé que l'arrêté préfectoral ne faisait pas obstacle à ce qu'il fût recherché si les taxes étaient établies conformément aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI.

Vu les requêtes présentées par les sieurs Cosnard-Desclosets, Sophronyme Beaujour, Landry, agissant au nom du sieur Renard, et Regnouf, agissant au nom des sieurs de Bonnechose et de Gramont, les dits sieurs Landry et Regnouf à ce dûment autorisés, les dites requêtes reconstituées en suite de l'incendie du Conseil d'État, où elles avaient été enregistrées au secrétariat de la section du contentieux, le 24 novembre 1867, et tendant à faire annuler un arrêté du 18 août précédent, par lequel le conseil de préfecture du Calvados, saisi de leurs réclamations contre les taxes qui leur ont été imposées comme riverains du Petit-Odon, pour les années 1857 à 1868, au lieu de prononcer la décharge des dites taxes, n'a pas statué sur les réclamations afférentes aux années 1859, 1860, 1861, 1862 et 1863, par le motif que ces réclamations n'étaient pas produites et jointes au dossier, a rejeté, comme n'ayant pas été présentées dans le délai de trois mois à partir de la publication des

rôles, les réclamations s'appliquant aux années 1857, 1864, 18
1866 et 1867, et en ce qui touche celles relatives aux années 18
et 1868, a prescrit une expertise à l'effet de rechercher et con
ter le degré d'intérêt des requérants aux travaux effectués sur
Petit-Odon ;

Ce faisant, en ce qui touche les diverses fins de non-recev
opposées par le conseil de préfecture aux réclamations afféren
aux années 1857, 1859 à 1864, d'une part, en ce qui concer
l'année 1857, attendu que les requérants ont adressé leur réc
mation au préfet à la publication du rôle relatif à la dite ann
que cette réclamation renfermait une réserve expresse de le
droit de demander décharge devant le conseil de préfecture; q
dans ces circonstances, c'est à tort que le dit conseil n'a consid
comme introductive d'instance que leur requête, en date du 1er av
1860 ; d'autre part, en ce qui concerne les six années pour le
quelles les réclamations n'avaient pas été produites devant l
premiers juges, attendu que ces réclamations avaient été dépos
dans les délais impartis par la loi à la préfecture du Calvados, ain
qu'il appert de la déclaration du sieur Regnouf, maire de la co
mune de Saint-Martin-de-Fresnay, qui affirme en avoir effect
lui-même le dépôt, attendu au surplus que trois des dites récla-
mations ont été retrouvées dans les bureaux de la préfecture e
jointes au dossier postérieurement à l'arrêté attaqué ; qu'ainsi
aucune forclusion ne peut être de ce chef opposée aux requérants
attendu enfin, en ce qui concerne les années 1864, 1865, 1866
1867 et 1868, qu'il est constant que les rôles homologués par le
préfet n'ont pas été publiés ; que les réclamations ont été formée
dans les trois mois, soit de la date des avertissements, soit de la
date des notifications aux intéressés ; qu'ainsi, les réclamations
étaient recevables et ont été à tort écartées par le conseil de pré-
fecture comme tardivement présentées; au fond, attendu que les
travaux exécutés sur la rivière du Petit-Odon ont eu pour but et
pour effet de créer un régime nouveau, et non de rétablir ce cours
d'eau sous le rapport du volume de ses eaux, de la largeur de son
lit et de son endiguement, dans des conditions conformes aux rè-
glements et usages anciens ; que ces dispositions nouvelles qui,
aux termes de l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI, ne pouvaient
être ordonnées que par un règlement d'administration publique,
ont été prises par un arrêté du préfet du Calvados, du 15 janvier
1855, et qu'ainsi il y avait lieu de décharger les requérants des
taxes établies en suite du dit arrêté ; que néanmoins le conseil de
préfecture, tout en reconnaissant que le nouveau régime du Petit-

tion n'était pas conforme aux anciens règlements et usages locaux, s'est abstenu de prononcer la décharge dont s'agit, sous prétexte que déjà les requérants actuels et d'autres riverains du Petit-Odon avaient poursuivi l'annulation pour excès de pouvoirs de l'arrêté préfectoral précité du 15 janvier 1855; que, par décret du 17 août 1866, leur requête avait été rejetée, et qu'il avait été seulement décidé que l'arrêté ne faisait pas obstacle à ce qu'il fût recherché si les taxes imposées aux riverains avaient été établies conformément aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI;

Mais attendu que le décret précité n'a pas entendu consacrer la légalité d'un arrêté manifestement pris en dehors des pouvoirs attribués au préfet par la loi du 14 floréal an XI; qu'il a au contraire réservé expressément le droit d'appréciation du conseil de préfecture en déclarant qu'il lui appartenait d'examiner si les taxes avaient été établies conformément aux dispositions de la dite loi: que le conseil de préfecture avait reconnu, par son arrêt attaqué, que les taxes contre lesquelles réclamaient les requérants n'auraient pas été établies en conformité des dispositions de l'article 2 de la loi précitée qu'en exécution d'un règlement d'administration publique, et qu'ainsi c'est à tort qu'il n'en a pas prononcé la décharge; attendu, d'ailleurs, qu'à un autre point de vue, il y avait également lieu d'accorder la dite décharge; qu'en effet l'arrêté du 15 janvier 1855 aurait méconnu les dispositions de la loi du 14 floréal an XI, en mettant à la charge des propriétaires riverains une contribution fixée à 35 p. 100 de la dépense des travaux, et supérieure au degré de leur intérêts dans les dits travaux; attendu, en outre, que la commission syndicale aurait été irrégulièrement composée, et que les formalités préalables à la mise en recouvrement des rôles n'auraient pas été accomplies; déclarer recevables et régulières les diverses réclamations formées par les requérants, et leur accorder décharge des taxes auxquelles ils ont été indûment imposés;

Vu un certificat du 12 octobre 1869, par lequel le sieur Regnouf, maire de la commune de Saint-Martin-de-Fresnay, déclare avoir déposé dans les bureaux de la préfecture du Calvados six réclamations formées par les requérants et consorts, et relatives, la première aux taxes afférentes aux travaux de 1859, déposée le 1er décembre 1860; la deuxième aux taxes afférentes aux travaux de 1860, formée par le sieur Cosnard-Desclosets, à la date du 18 décembre 1871, et déposée le 31 du même mois; la troisième relative aux même taxes, formée par vingt-cinq riverains, notamment les sieurs Beaujour, Renard et Regnouf, ce dernier agissant

ès-qualités que ci-dessus, et déposée le 20 janvier 1862 ; la qua-trième aux taxes afférentes aux travaux de 1861, formée par le sieur Cosnard-Desclosets, déposée le 12 août 1862 ; la cinquième aux taxes afférentes aux travaux de 1862, formée par le dit sieur Cosnard-Desclosets, déposée le 13 février 1864; la sixième aux taxes afférentes aux travaux de 1863, formée par le même réclamant, et déposée le 5 novembre 1864 ; ensemble les originaux de trois de ces réclamations retrouvés dans les bureaux de la préfecture du Calvados et transmises par le préfet de ce département au secrétaire de la section du contentieux ;

Vu les arrêtés des 15 janvier 1855, 13 juillet 1857 et 10 août 1859, par lesquels le préfet du Calvados a réglé le régime des eaux du Petit-Odon et a rejeté les réclamations formées devant lui contre ce règlement ;

Vu le décret rendu au contentieux le 17 août 1866 sur les pourvois formés par les requérants et consorts : 1° contre les arrêtés préfectoraux ci-dessus visés ; 2° contre une décision du 13 novembre 1860, par laquelle le ministre des travaux publics a approuvé les dits arrêtés ; et 3° contre un arrêté du 7 février 1862, par lequel le conseil de préfecture du Calvados s'était déclaré incompétent pour statuer sur les demandes formées par les requérants susdits à l'effet d'obtenir décharge des taxes auxquelles ils avaient été assujettis en exécution des arrêtés préfectoraux précités ;

Vu les observations en défense présentées par le maire de Cam, agissant comme président du syndicat du Petit-Odon, par lesquelles l'exposant déclare qu'il y aurait lieu de considérer comme recevables les diverses réclamations présentées par les requérants, sauf celles qui concernent les années 1857, 1866 et 1868, et conclut au rejet du pourvoi, par le motif que toutes les formalités préalables à l'émission des rôles ont été observées, que la commission syndicale a été régulièrement constituée, que l'arrêté du 15 janvier 1855 a été pris dans la limite des pouvoirs attribués aux préfets, soit par la loi du 14 floréal an XI, soit par le décret du 25 mars 1852 ; qu'au surplus, la légalité du dit arrêté préfectoral du 15 janvier 1855 aurait été reconnue par le décret rendu au contentieux le 18 août 1866 ;

Vu les observations du ministre des travaux publics ; ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées et les rapports des ingénieurs, en date des 19 et 27 janvier 1870 ;

Vu la loi du 14 floréal an XI, les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861 ;

Vu la loi du 4 messidor an VII et celle du 21 avril 1832 ;

Sur les conclusions des requérants tendant à faire décider que les diverses demandes en décharge, par eux présentées de 1858 à 1869, étaient recevables :

En ce qui touche la demande en décharge des taxes afférentes à l'année 1857 :

Considérant que pour repousser cette demande comme tardivement présentée, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'elle n'avait été produite devant lui que le 1er avril 1860, et que les rôles afférents à l'année 1857 ayant été publiés du 23 septembre au 2 octobre 1858, elle avait été formée longtemps après l'expiration du délai de trois mois dans lequel doivent se produire les réclamations ;

Considérant que les sieurs Cosnard-Desclosets et consorts soutiennent que, dans leur réclamation adressée au préfet du Calvados, les 9-10 novembre 1858, mention expresse aurait été faite de leur intention de poursuivre devant le conseil de préfecture la décharge des taxes à eux imposées sur les rôles dont s'agit; que, dans les circonstances de l'affaire, cette mention était suffisante pour sauvegarder leur droit et que le conseil de préfecture aurait dû la considérer comme l'ayant régulièrement saisi de la demande reproduite dans la réclamation du 1er avril 1860;

Mais considérant qu'il résulte des termes mêmes de la demande du 9 novembre 1858, qu'à cette époque les requérants n'ont pas entendu saisir le conseil de préfecture de leur réclamation; que ce n'est que par leur demande, en date du 1er avril 1860, qu'ils ont réclamé la décharge de leurs cotisations, tant pour l'année 1857 que pour l'année 1858; qu'ainsi c'est avec raison que leur réclamation a été rejetée comme tardivement présentée pour la dite année 1857;

En ce qui touche les demandes en décharge des taxes afférentes aux années 1859, 1860, 1861, 1862 et 1863 :

Considérant que les requérants ne contestent pas que, devant le conseil de préfecture, ils n'avaient ni produit les dites demandes, ni justifié que le dépôt à la préfecture en ait été régulièrement opéré; que, dès lors, c'est avec raison que le dit conseil s'est abstenu de statuer sur ces demandes;

Mais considérant qu'il est établi dans l'instruction, et notamment par la déclaration ci-dessus visée du maire de Saint-Martin-de-Fresnay, que ce fonctionnaire a effectué lui-même à la préfecture du Calvados le dépôt des dites demandes; que, postérieurement à l'arrêté attaqué, plusieurs d'entre elles ont été retrouvées et jointes au dossier; qu'au surplus, le président du syndicat du

Petit-Odon ne conteste ni l'existence de ces réclamations ni la date de leur dépôt, telle qu'elle est indiquée par les requérants; que dans ces circonstances et en l'état de l'instruction, il y a lieu de statuer directement sur la recevabilité des dites réclamations;

Considérant, en ce qui touche les taxes afférentes à l'année 1859, que le rôle a été publié le 10 septembre 1860; que les sieurs Cosnard-Desclosets et consorts ont réclamé décharge des dites taxes le 1er décembre suivant, et qu'ainsi leur réclamation était recevable;

Considérant, en ce qui touche les taxes afférentes à l'année 1860, que le rôle a été publié le 8 octobre 1861; que le sieur Cosnard-Desclosets a réclamé décharge le 31 décembre suivant, et les sieurs Beaujour et consorts le 20 janvier 1862; qu'ainsi la demande du sieur Cosnard-Desclosets est recevable, mais que celle des sieurs Beaujour et consorts a été tardivement présentée;

Considérant, en ce qui touche les taxes afférentes à l'année 1861, que le rôle a été publié le 19 juin 1862; que le sieur Cosnard-Desclosets a réclamé décharge le 12 août 1862, qu'ainsi sa réclamation est recevable;

En ce qui touche les taxes afférentes aux années 1862, 1863 et aux années ultérieures jusques et y compris l'année 1867 :

Considérant que les requérants soutiennent que, pour les années dont s'agit, le rôle de répartition n'a pas été publié, et qu'ainsi leurs réclamations ne sauraient être repoussée comme tardivement présentées;

Considérant, en effet, qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par le président du syndicat du Petit-Odon que, pour les années 1862 et les années ultérieures, les rôles préparatoires dressés par la commission syndicale ont seuls été publiés, et que les rôles rendus exécutoires par le préfet n'ont pas reçu cette publication;

Considérant que si les réclamations formées contre les taxes de curage sont assimilées par l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI aux réclamations en matière de contributions directes, et dès lors soumises aux formalités prescrites par la loi du 21 avril 1832, l'application de la prescription de l'article 28 de la loi précitée, aux termes duquel tout contribuable doit former sa réclamation dans les trois mois de la publication des rôles, est corrélative à la disposition de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI, portant que le recouvrement des rôles de la répartition des sommes nécessaires à l'exécution des travaux devra s'opérer de la même manière que celui des contributions publiques;

;onsidérant qu'aux termes de la loi du 4 messidor au VII et des
positions réglementaires ultérieures, les rôles des dites contribu-
as sont publiés et mis en recouvrement après avoir été homo-
ués et rendus exécutoires par le préfet; qu'il suit de là que les
uérants sont fondés à soutenir qu'ils n'étaient pas tenus de ré-
mer dans les trois mois à partir de la publication du travail
éparatoire de la commission syndicale, et qu'ils ont satisfait à la
en formant leurs demande en décharge dans le délai de trois
is à partir de la date des avertissements adressés aux contri-
ables, par le receveur du syndicat;
Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas con-
sté par le syndicat que, pour l'année 1862, les avertissements
rtent la date du 28 novembre 1863, et que le sieur Cosnard-
sclosets a réclamé décharge le 12 février 1864; que pour l'an-
e 1863, les avertissements ont été envoyés le 24 août 1864, et
ue le sieur Cosnard-Desclosets a réclamé le 5 novembre suivant;
ue pour l'année 1864, les avertissements ont eu lieu à la date du
5 juillet 1865, et que les sieurs Cosnard-Desclosets, Renard, Beau-
ur et Bonnechose ont réclamé le 28 septembre 1865; que pour
année 1865, les avertissements portent la date du 21 mai 1866, et
ue les requérants ont réclamé le 29 juillet suivant; que pour
l'année 1866, les avertissements, en date du 30 mars 1867, ont été
mis le 9 mai aux requérants qui ont réclamé le 1er juillet sui-
vant; qu'enfin, pour l'année 1867, les avertissements ont eu lieu le
décembre 1867, et que le sieur Cosnard-Desclosets a réclamé le
28 février 1868; qu'ainsi, ces diverses réclamations ont été formées
dans le délai de trois mois à partir de la remise des avertissements,
et dès lors sont recevables;

Au fond, sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens
invoqués par les requérants :

Considérant que les sieurs Cosnard-Desclosets et consorts sou-
tiennent qu'ils devaient obtenir décharge des taxes auxquelles ils
ont été imposés sur les rôles du syndicat du Petit-Odon, par le
motif que les travaux prescrits par le préfet du Calvados ne ren-
traient pas dans les opérations de curage, prévues par la loi du
14 floréal an XI et le décret du 25 mars 1852, et que les dépenses
de ces travaux ne pouvaient être mises à leur charge en l'absence
d'un règlement d'administration publique autorisant ces travaux;
que pour repousser cette demande, le syndicat soutient qu'il a été
reconnu par le décret susvisé rendu au contentieux le 18 août 1866,
que les requérants n'étaient pas fondés à attaquer la légalité de
l'arrêté du préfet qui a prescrit les travaux; que cette décision a

acquis l'autorité de la chose jugée, et fait obstacle à ce que les requérants puissent prétendre que le dit arrêté a été pris en dehors des pouvoirs attribués au préfet par la loi du 14 floréal an XI et le décret du 25 mars 1852;

Mais considérant que par le décret précité du 18 août 1866, il a été seulement décidé que les requérants ne justifiaient pas que les mesures prises par le préfet pour régler le régime des eaux du Petit-Odon aient eu pour effet de porter atteinte à la propriété de chacun d'eux, et qu'il a été expressément déclaré qu'il appartenait au conseil de préfecture d'examiner la question de savoir si les taxes imposées aux riverains ont été établies conformément aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI;

Considérant qu'aux termes de la dite loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des rivières non navigables ni flottables de la manière prescrite par les anciens règlements et usages locaux, et que, lorsque l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'ancien usage éprouve des difficultés, ou lorsque des changements survenus exigent des dispositions nouvelles, il doit y être pourvu par un règlement d'administration publiquo; que ces dispositions n'ont pas été abrogées par les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861; qu'il suit de là que s'il appartenait au préfet du Calvados d'organiser en association syndicale les propriétaires intéressés au curage du Petit-Odon, il ne pouvait, sans excéder la limite de ses pouvoirs, autoriser le syndicat à faire d'autres travaux que ceux de curage et de simple entretien, et à faire contribuer les propriétaires riverains aux frais de l'exécution de ces travaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par l'arrêté attaqué que les travaux prescrits par l'arrêté préfectoral du 15 janvier 1855 ne rentraient pas dans les opérations de curage prévues par l'article 1er de la loi du 14 floréal an XI; qu'ils avaient pour objet l'endiguement, le redressement et l'élargissement du Petit-Odon; que les dépenses causées par ces travaux ne pouvaient être mises à la charge des riverains, en l'absence d'un règlement d'administration publique, qu'en cas d'accord préalable des intéressés, qui, dans l'espèce, n'ont jamais consenti à les supporter; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés sur les rôles du syndicat du Petit-Odon, et pour lesquelles ils ont justifié avoir réclamé dans les délais impartis par la loi;

Art. 1er. (Arrêté en date du 18 août 1869, annulé.)

2. (Décharge: 1° au sieur Cosnard-Desclosets des taxes auxquelles

il a été imposé sur les rôles du syndicat du Petit-Odon, afférents aux années 1858 à 1869; 2° aux sieurs Beaujour et autres requérants, des taxes auxquelles ils ont été imposés sur les rôles du dit syndicat afférents aux années 1858, 1859, 1864, 1865 et 1866.)

(N° 201)

[9 février 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Décompte. — Construction de bâtiments. — Ouvrages non prévus. — Application du rabais de l'adjudication. — Prise de possession des bâtiments avant l'achèvement, prétendue réception définitive. — Malfaçons non signalées dans le procès-verbal de réception. — Décharge. — Réparation des griefs signalés, évaluation. — Frais d'expertise. — Intérêts des intérêts. — (Sieurs Perthuis et Sadout.) — *La prise de possession de bâtiments avant leur entier achèvement ne peut être considérée comme équivalant, à l'égard des entrepreneurs, à une réception définitive, lorsqu'elle a eu lieu en vertu d'une réserve expresse du cahier des charges, qui décidait en même temps que cette réception aurait lieu un an et trois mois après l'achèvement; les entrepreneurs ne peuvent, d'ailleurs, se prévaloir de ce que la réception n'aurait eu lieu que postérieurement à l'époque fixée, alors qu'ils n'ont pas mis l'administration en demeure de se conformer aux délais du cahier des charges.*

Vu les requêtes présentées par les sieurs Perthuis et Sadout, adjudicataires des travaux de construction des bâtiments de la fondation Durzy, à Montargis, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 1er décembre 1869, par lequel le conseil de préfecture du Loiret, après avoir fixé à 16.188 francs le montant de la somme qui leur était due par la commission administrative de la fondation Durzy, les a condamnés : 1° à exécuter les travaux nécessaires pour réparer huit malfaçons signalées dans les bâtiments, objet de leur adjudication, ou à payer à la commission, s'ils le préféraient, la somme de 1.000 francs; 2° à payer à la dite commission une somme de 400 francs à raison de trois autres malfaçons; 3° à supporter un quart des frais d'expertise liquidés à la somme de 2.228 francs;

Ce faisant : 1° décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a déduit le rabais de l'adjudication des sommes qui étaient dues aux entrepreneurs pour travaux non prévus au devis; 2° attendu que la prise de possession, dès l'année 1860, des bâtiments par la commission administrative de la fondation Durzy, a eu pour effet, comme l'aurait eu une réception définitive, de faire courir au profit des entrepreneurs les délais de garantie fixés par les articles 1792 et 2270 du Code civil, déclarer non valables toutes les réclamations de la dite commission, à raison des malfaçons imputées aux entrepreneurs; 3° subsidiairement, attendu que les délais de garantie ont commencé à courir à partir de la réception définitive, qui a eu lieu le 23 août 1865, et qu'aucune des malfaçons signalées après cette réception et admises par le conseil de préfecture n'est de nature à donner lieu à la garantie prévue par les articles 1792 et 2270 précités; que, d'ailleurs, le tiers-expert avait fait, à l'égard des malfaçons signalées dans le procès-verbal de réception, une exacte appréciation des réparations à exécuter; déclarer non recevable la demande de la commission relative aux malfaçons non signalées dans le procès-verbal de réception, et adopter, en ce qui touche celles sur lesquelles le dit procès-verbal contenait des réserves, les appréciations du tiers-expert; 4° attendu que les offres faites par la commission ont été reconnues insuffisantes, et que cette insuffisance a été seule cause de l'expertise, décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge des requérants un quart des frais d'expertise; condamner la commission au payement des intérêts, tels que de droit, des sommes dont elle sera reconnue débitrice, à l'égard des entrepreneurs; ensemble aux intérêts des intérêts échus; la condamner en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la commission administrative de la fondation Durzy, tendant au rejet de la requête, par le motif que toutes les malfaçons signalées par la commission se réfèrent à des parties importantes de l'édifice et sont de nature à entraîner la responsabilité des entrepreneurs, conformément aux articles 1792 et 2270 du Code civil, et qu'au fond le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu le procès-verbal de réception des travaux, en date du 23 août 1865;

Vu le cahier des charges de l'entreprise;

Vu les articles 1792 et 2270 du Code civil;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche la somme due pour travaux imprévus :

Considérant qu'aux termes de l'article 7, § 3, du cahier des charges, dans le cas où il serait fait des travaux non prévus, leur prix devait être réglé d'après ceux de l'adjudication, par assimilation aux ouvrages analogues, et, en cas d'impossibilité, d'après les prix du pays rectifiés par le rabais de l'adjudication ; qu'il suit de là que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a déduit le rabais de l'adjudication de la somme qui leur était due pour travaux imprévus;

En ce qui touche la fin de non-recevoir opposée par les requérants aux réclamations de la commission administrative de la fondation Durzy et tirée de la prise de possession de l'édifice par la dite commission :

Considérant qu'aux termes de l'article 5 du cahier de charges de l'entreprise, la commission administrative de la fondation Durzy s'était réservé le droit de disposer de la construction dès l'achèvement des travaux, et qu'aux termes de l'article 12, § 3, la réception définitive devait avoir lieu un an et trois mois après l'entier achèvement des travaux; que, d'ailleurs, si la réception n'a eu lieu que le 23 août 1865, postérieurement à l'époque précitée, les requérants ne justifient pas qu'ils aient mis la commission en demeure de recevoir les travaux antérieurement à cette date; que, de ce qui précède, il résulte que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la prise de possession des bâtiments par la commission doit être considérée comme équivalant, à leur égard, à une réception définitive;

En ce qui touche la fin de non-recevoir opposée aux réclamations qui n'ont pas été signalées dans le procès-verbal de réception :

Considérant que la réception définitive des travaux a pour effet de décharger les entrepreneurs de la garantie de leurs ouvrages, sauf les cas prévus par les articles 1792 et 2270 du Code civil; qu'il résulte de l'instruction que les réclamations formées par la commission administrative de la fondation Durzy, postérieurement à la réception définitive, se rapportent à de simples malfaçons et non pas à de grosses réparations de nature à donner lieu à la garantie prévue par les articles précités;

En ce qui touche la réparation des griefs signalés dans le procès-verbal de réception :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera alloué à la commission administrative de la fondation Durzy une réparation

suffisante à raison de ces griefs, en faisant subir aux entrepreneurs une réduction de 400 francs sur le montant des sommes qui leur sont dues;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il y a lieu de mettre à la charge des sieurs Perthuis et Sadout un sixième des frais d'expertise;

En ce qui touche les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a fixé au 22 janvier 1866 l'époque à partir de laquelle la commission devait payer aux entrepreneurs les intérêts des sommes qui leur étaient dues; que, dès lors, aux termes de l'article 1154 du Code civil, les sieurs Perthuis et Sadout étaient fondés à demander les intérêts de ces intérêts, à la date du 15 juin 1870;

Art. 1er. Les sieurs Perthuis et Sadout subiront sur le montant des sommes qui leur sont dues par la commission administrative de la fondation Durzy une réduction de 400 francs à raison des malfaçons dont la réparation leur est imputable.

2. (Frais de l'expertise pour un sixième à la charge des sieurs Perthuis et Sadout, pour cinq sixièmes à la charge de la commission administrative de la fondation Durzy.)

3. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

4. Les sieurs Perthuis et Sadout auront droit, à partir du 15 juin 1870, aux intérêts des intérêts alors échus des sommes qui leur sont dues par la commission Durzy.

5. Le surplus des conclusions des sieurs Perthuis et Sadout est rejeté.

6. (Masse des dépens à partager par moitié entre les parties.)

(N° 202)

[9 février 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Destruction de route par événement de force majeure. — Reconstruction avec changement d'assiette et exhaussement. — Diminution des facilités d'accès d'une usine. — Convention antérieure avec une compagnie de chemin de fer. — Intérêts des intérêts. — (Sieur Giron). — *Par suite d'un événement de force majeure (l'inondation d'un torrent), une route a*

été détruite, puis reconstruite sur un autre emplacement et exhaussée; mais le changement opéré dans l'assiette de la route a eu pour effet de diminuer les facilités d'accès d'une usine à cette route: dans ces circonstances, la demande d'indemnité formée par l'usinier est fondée. — (Voir, dans le sens de la négative, l'avis du ministre résumé dans les visas.) (*). — *Dans l'espèce, les accès à la route tels qu'ils existaient avant sa destruction avaient été ménagés à l'usine par suite de conventions entre une compagnie de chemin de fer et l'usinier, et les indemnités dues à ce dernier pour occupation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée avaient été réglées en considération des facilités qu'on lui procurait; d'où il suit qu'en obstruant les abords du pont-viaduc sous lequel passait le chemin se rendant à l'usine, de manière à rendre très-difficile l'accès de la route, on causait à l'usinier un préjudice dont il était fondé à demander la réparation.*

Suite de l'arrêt du 10 février 1869 (*Giron*). *Annales*, 1869, p. 429.

Vu la requête présentée pour le sieur Giron, tendant à faire annuler un arrêté du 28 mai 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a rejeté la demande qu'il avait formée à l'effet d'être indemnisé du dommage causé à sa propriété par les travaux de reconstruction de la route nationale, n° 6, à la suite de l'inondation de la rivière d'Arc;

Ce faisant, attendu que les travaux dont s'agit ont eu pour conséquence de diminuer considérablement les accès de l'usine que possède le requérant au lieu dit d'Hermillon; qu'en effet, avant l'exécution des travaux, cette usine était reliée à la route, n° 6, par un chemin qui traversait la chaussée du chemin de fer Victor-Emmanuel sous un pont-viaduc de grande dimension; que la nouvelle route ayant été adossée à la chaussée du chemin de fer et établie en remblai à côté d'elle, le pont-viaduc a été obstrué, et que pour rétablir le passage, l'administration s'est bornée à faire construire dans le talus de la route une double rampe aboutis-

(*) Le conseil de préfecture avait également dénié tout droit à indemnité en se fondant sans doute sur ce que le dommage n'était pas *direct et matériel*; mais la jurisprudence du Conseil d'État semble avoir renoncé à l'emploi de cette formule, dont l'application rigoureuse pouvait entraîner, dans la pratique, des conséquences repoussées par équité. (Extrait du Recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.). Voir les *Conférences* de M. Aucoc, t. II, p. 259, et un arrêt du 4 février 1869 (Lacroute), *Annales*, 1869, p. 1259.

sant du sol de la route à l'entrée du pont-viaduc; que cette rampe, dont la déclivité est très-forte, est incommode et dangereuse pour la circulation des voitures, qui ne peuvent s'engager sous le pont-viaduc qu'avec de faibles chargements; qu'il est résulté de cet état de choses un grave préjudice pour le sieur Giron qui a dû consentir des réductions dans le prix de location de son usine, dont la valeur a sensiblement diminué depuis les travaux; condamner l'État à payer au réquérant une indemnité de 25.000 francs avec intérêts tels que de droit; le condamner également à payer les intérêts des intérêts, aux frais d'expertise et de tierce-expertise et aux dépens;

Vu l'arrêté attaqué, fondé sur ce que les travaux exécutés par l'État à la suite de l'inondation de l'Arc avaient été la conséquence d'un cas de force majeure; que ces travaux n'avaient pas causé au sieur Giron un dommage direct et matériel, et que les accès du chemin servant à l'exploitation de son usine avaient été rétablis d'une façon suffisante, eu égard à la nature et au volume des chargements transportés par ce chemin;

Vu la réclamation du sieur Giron devant le conseil de préfecture, ensemble les pièces d'une précédente instance suivie devant ledit conseil sur une première réclamation dudit sieur Giron, l'arrêté du 21 juin 1867 par lequel cette réclamation avait été rejetée, et un décret rendu au contentieux, le 26 décembre 1868 (*), annulant cet arrêté pour vice de forme et renvoyant les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé à l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Vu les rapports des experts et des tiers-experts;

Vu les observations en défense produites par le ministre des travaux publics en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi du sieur Giron, lesdites observations par lesquelles le ministre conclut au rejet avec dépens dudit pourvoi, attendu que la route ayant été détruite par un événement de force majeure, l'État ne pouvait être responsable de la privation d'accès qui en résulterait pour les riverains; que ceux-ci n'eussent pu réclamer aucune indemnité dans le cas où l'assiette de la route eût été portée à une distance éloignée, qu'à plus forte raison ne sont-ils pas fondés à réclamer lorsque les travaux exécutés ont rapproché

(*) Cette date ne paraît pas exacte : l'arrêt auquel il est fait allusion est sans doute celui du 10 février 1869 cité ci-dessus. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

la route de leurs propriétés et rétabli les accès de ces propriétés; attendu qu'en fait, le raccordement du pont-viaduc avec le sol de la voie a été effectué de manière à assurer toute facilité à la circulation des voitures, et que le requérant n'éprouve aucun préjudice dans les conditions d'exploitation actuelle de son usine; attendu enfin qu'en admettant que l'établissement des rampes d'accès puisse entraîner une certaine gêne pour les transports lourds et encombants, cette circonstance ne saurait autoriser le sieur Giron à réclamer une indemnité, par le motif que la construction de la route, dans les conditions où elle a eu lieu, garantit les propriétés riveraines des dangers d'inondations ultérieures, et leur procure ainsi une plus-value considérable;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Giron, par lequel le requérant persiste dans les conclusions de son recours, attendu que le dommage dont il se plaint n'est pas le résultat de la force majeure, qu'il est direct et matériel et ne peut être compensé avec une prétendue plus-value qui, dans tous les cas, ne se produisait pas pour l'usine du requérant qui n'a jamais été exposée à des dangers d'envahissement par les eaux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'à la suite de la destruction d'une partie de la route nationale, n° 6, par le débordement des eaux de la rivière d'Arc, l'État a fait procéder à la reconstruction de cette route en en déplaçant l'assiette et en l'appuyant sur le remblai du chemin de fer Victor-Emmanuel; que ces travaux ont eu pour effet de rendre très-difficiles les accès qui avaient été ménagés à l'usine du sieur Giron, en exécution des conventions intervenues avec ce propriétaire lors du règlement des indemnités à lui dues pour occupation des terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée, et qu'ainsi il lui a été causé un préjudice dont il est fondé à demander la réparation; que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité due au requérant en la fixant à la somme de 12.000 francs;

Art. 1er. (Arrêté annulé.)

2. L'État payera au sieur Giron, pour réparation du dommage causé à sa propriété par les travaux de reconstruction de la route nationale, n° 6, une somme de 12.000 francs.

3. (Intérêts à partir du 9 janvier 1868, jour où l'on justifie en avoir fait la demande régulière.)

4. L'État supportera les frais d'expertise et les dépens.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 203)

[12 août 1872.]

Chemin de fer. — Lettre de voiture. — Déficit. — Responsabilité du voiturier. — (Sieur Chuches.) — *Aux termes des articles* 101 *et* 102 *du Code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier ; elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter. — Lorsqu'une lettre de voiture exprime seulement le poids de la marchandise à transporter, et qu'un déficit imputable au voiturier se produit, ce déficit ne peut être calculé par le juge que sur le poids et non sur la contenance.*

NOTICE.

Chuches a remis à Paris, à la compagnie du chemin de fer de Lyon, 15 pipes de trois-six à l'adresse de Sauvaget, à Béziers. La lettre de voiture indiquait le numéro de chaque pipe avec son poids, sans parler de la contenance.

A Béziers, le destinaire, reconnaissant qu'il devait y avoir eu du coulage, a fait nommer des experts, qui ont déclaré que, à s'en rapporter au poids, il y avait un déficit équivalant à 117f,72 ; que, si l'on procédait en vérifiant la contenance, le déficit équivalait à 173f,38.

Le tribunal a condamné le voiturier à payer la différence constatée par le vrillage, sous prétexte que cette opération lui inspirait plus de confiance que le pesage, ses résultats étant plus conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

ARRÊT.

La Cour;

Vu l'article 101 du Code de commerce;

Attendu que la lettre de voiture forme contrat entre l'expédi-

teur et le voiturier; qu'elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter aux termes de l'article 102;

Attendu que la lettre de voiture du 22 septembre 1869, par laquelle Chuches chargeait la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon de transporter 15 pipes de trois-six à l'adresse de Sauvaget, à Béziers, donnait le poids spécial de chacune de ces 15 pipes, représenté par un poids total de 9.275 kilogrammes;

Attendu que si, à l'arrivée des marchandises, on a constaté un déficit, le voiturier ne pouvait être tenu, conformément à la lettre de voiture, qu'à faire état au destinaire de la différence qui existait entre le poids qu'il lui livrait et celui qu'il avait reçu;

Qu'en le condamnant à payer le déficit, calculé, non pas sur le poids, mais sur la contenance, le jugement attaqué a changé les conditions du contrat intervenu entre les parties, et violé, par suite, la disposition de loi ci-dessus transcrite :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 204)

[6 novembre 1872.]

Cours d'eau. — Délimitation. — Alluvion. — Action possessoire. — Autorité judiciaire. — Compétence. — (Dame Olnzille.) — *S'il appartient à l'autorité administrative de déterminer les limites des fleuves ou rivières navigables, les tribunaux civils sont compétents pour connaître des questions de propriété ou de possession annale que les propriétaires riverains peuvent soulever à l'occasion des terrains d'alluvion compris dans la délimitation. Ils doivent toutefois se borner à reconnaître et déclarer le droit de propriété ou de possession annale, et c'est à l'autorité administrative que les propriétaires doivent s'adresser pour obtenir le redressement de l'arrêté de délimitation ou une indemnité d'expropriation.*

NOTICE.

A la suite de l'endiguement de la Seine sur les communes de Tancarville, la Cerlangue et Saint-Vigor, le préfet de la Seine-Inférieure prit, à la date du 14 décembre 1866, un arrêté qui fixe les limites anciennes du fleuve et qui déclare que tous les terrains

compris dans ces limites sont des dépendances du domaine public. Conformément à cet arrêté, l'administration des domaines a mis en vente, au profit de l'État, les récoltes venues sur les terrains. La dame Oinzille, qui, comme tutrice de sa fille, possède, sur le territoire de Saint-Vigor, un domaine bordant le lit du fleuve, prétend que, dans les limites fixées par cet arrêté, se trouvent compris des terrains d'alluvion qui, aux termes des articles 556 et 557 du Code civil, seraient devenus sa propriété et dont elle se trouve de fait en possession. Elle a, en conséquence, actionné l'État au possessoire devant le juge de paix, qui, par sentence du 3 juillet 1867, l'a maintenue en possession des terrains litigieux, a fait défense au domaine de l'y troubler et le condamne à la restitution des fruits.

Appel du préfet de la Seine-Inférieure, tant pour incompétence, en ce que l'action intentée serait une attaque indirecte contre son arrêté de délimitation, que parce qu'au fond la demanderesse n'a eu ni en fait la possession matérielle, ni en droit la possession utile des dites alluvions. — 11 juin 1868, jugement du tribunal civil du Havre qui infirme le jugement de première instance, déclare la demande non recevable et maintient le préfet en possession de ces terrains. Pourvoi pour violation des lois qui établissent le principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire qui consacrent l'inviolabilité de la propriété et qui régissent les actions possessoires, et notamment de l'article 23 du Code de procédure civile.

ARRÊT.

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 23 du Code de procédure civile ;

Attendu que si, d'après les lois existantes, il appartenait au préfet de la Seine-Inférieure de fixer, à la suite de l'endiguement de la Seine sur le territoire des communes de Tancarville, la Cerlangue et Saint-Vigor, les limites anciennes du fleuve, et de déterminer, par son arrêté du 14 décembre 1866, les terrains qui, compris entre les deux rives du fleuve ainsi définies, sont des dépendances du domaine public, les tribunaux civils n'en demeurent pas moins compétents pour connaître des questions de propriété ou de possession annale que les propriétaires riverains peuvent soulever à l'occasion de terrains d'alluvion compris dans cet arrêté de délimitation et dont ils prétendent avoir acquis la propriété ou la possession annale, en vertu des articles 556 et 557 du Code civil sous cette restriction, toutefois, qu'au lieu d'ordonner le délaisse-

ent immédiat des terrains dont ces propriétaires auraient été possédés par cet arrêté et de s'opposer ainsi à l'exécution de cet te administratif, les tribunaux civils doivent se borner à reconître et déclarer le droit de propriété ou de possession annale clamé par les propriétaires riverains, sauf à eux à invoquer ulrieurement le bénéfice de cette décision, soit à l'effet de demanr à l'autorité administrative le redressement de l'arrêté de démilation, soit à l'effet de demander à l'autorité judiciaire une demnité d'expropriation si cet arrêté est maintenu ;

Attendu que l'instance actuelle avait pour objet une action pos-ssoire formée par les demandeurs, en leur qualité, contre le prét de la Seine-Inférieure, représentant le domaine de l'État, à occasion de terrains compris dans l'arrêté de délimitation du décembre 1866, dont les demandeurs prétendent avoir acquis la ssession annale à titre d'alluvion ; que le préfet de la Seine-Inféieure a contesté cette possession, et que, par le jugement attaqué, le ribunal du Havre, tout en constatant dans ses motifs que, par leur nquête, les demandeurs ont établi la possession annale par eux nvoquée en ce qui concerne les alluvions anciennes, les a néannoins, par son dispositif, déclarés non recevables dans leur demande ;

Attendu qu'en jugeant ainsi, le tribunal a méconnu les règles de a compétence et violé l'article 23 du Code de procédure civile cidessus visé,

Casse, etc.

(N° 205)

[17 décembre 1872.]

Servitude d'utilité publique. — Flottage. — Propriétés riveraines. — Plantations. — Exercice de la servitude. — (Sieur Gally contre les époux Chopard) — *La plantation, par les marchands de bois, sur les propriétés riveraines, de pieux destinés à empêcher les bois de sortir du lit de la rivière, constitue une aggravation de la servitude d'utilité publique dont les héritages sont grevés pour l'exercice du flottage. — Les marchands ont, en vertu de l'article 7 de l'ordonnance de 1672, aux termes duquel les propriétaires riverains doivent laisser un passage de 4 pieds pour l'exercice de la servitude,*

le droit incontestable d'exiger l'enlèvement des plantations qui feraient obstacle à l'accomplissement des actes pour lesquels l'établissement d'un chemin a été prescrit.—En conséquence, est sujet à cassation l'arrêt qui repousse des conclusions tendant à établir l'existence de semblables plantations par le seul motif « que la preuve faite de l'obstacle créé par l'existence des plantations serait sans force, en l'absence de tous titres imposant aux riverains l'obligation de ne point planter. »

ARRÊT.

La Cour,

Sur le premier moyen, concernant le chef de l'arrêt attaqué, relatif à la demande principale des époux Chopard:

Attendu que l'ordonnance de 1672 n'a imposé aux propriétaires d'héritages riverains des rivières et ruisseaux flottables à bûches perdues d'autre obligation que celle de laisser un chemin de 4 pieds pour le passage des ouvriers préposés par les marchands, pour, suivant les termes mêmes de l'article 7 de ladite ordonnance, pousser aval de l'eau les bois flottés;

Qu'au moyen de cette servitude créée dans un but d'utilité publique, les marchands de bois peuvent faire surveiller la direction des flots de bois, et exécuter les actes déterminés par l'article 7, comme nécessaires à l'exercice du droit qui leur est concédé;

Que la plantation, sur les propriétés riveraines du cours d'eau, de pieux destinés, ainsi qu'il est dit dans les conclusions du demandeur, à empêcher les bois flottés de sortir du lit de la rivière et de faire irruption sur ces propriétés, constitue une aggravation, non autorisée par la loi, de la servitude dont les héritages riverains sont grevés pour l'exercice du flottage;

Qu'en le jugeant ainsi, l'arrêt attaqué, loin de violer les dispositions des articles 6 et 7 de l'ordonnance de 1672, en a fait une saine application,

Rejette, sur ce premier chef, le pourvoi formé par le syndic des marchands de bois de la Cure contre l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 avril 1870;

Sur le second moyen du pourvoi, relatif à la demande reconventionnelle du syndic des marchands de bois :

Vu l'article 7 de l'ordonnance de décembre 1672, titre XVII;

Attendu que, par des conclusions subsidiaires prises en appel, le syndic des marchands de bois flottés demandait qu'avant faire droit sur ces conclusions principales la cour d'appel l'autorisât à prouver, soit par témoins, soit par experts, que le marchepied

était obstrué, au devant des propriétés des époux Chopard, par des plantations qui nuisaient au travail des ouvriers flotteurs et entravaient l'écoulement des bois;

Que l'arrêt attaqué déclare le fait articulé non pertinent, par le motif « que la preuve faite de l'obstacle que l'existence des plantations en question pourrait apporter aux travaux des ouvriers flotteurs serait sans force, en l'absence de tous titres qui imposent aux riverains l'obligation de ne point planter les bords de la Cure; »

Attendu qu'en statuant ainsi, l'arrêt attaqué a méconnu le droit résultant incontestablement, pour les marchands de bois, de l'article 7 de l'ordonnance de 1672, d'exiger l'enlèvement des plantations qui feraient obstacle au passage des ouvriers flotteurs et à l'accomplissement des actes pour lesquels l'établissement d'un chemin a été prescrit;

Que l'offre faite par les époux Chopard, et dont il a été donné acte au syndic, ne pouvait, quel que fût d'ailleurs son effet juridique pour l'avenir, dispenser la cour d'appel d'ordonner la preuve offerte, afin de faire constater quels arbres devaient être enlevés et aussi quel préjudice leur existence avait pu causer au demandeur;

Qu'en déclarant, avant toute expertise ou enquête, et par le motif ci-dessus rappelé, le syndic mal fondé dans sa demande, soit d'enlèvement des arbres, soit de dommages-intérêts, et en le condamnant aux dépens, l'arrêt attaqué a formellement violé les dispositions de l'article précité :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 206)

[18 décembre 1872.]

Chemin de fer. — Caisse des retraites. — Règlement. — Clauses. — Répétition des cotisations. — (Compagnie des chemins de l'Est contre le sieur Lescail.) — *La disposition du règlement de la caisse des retraites de la compagnie de l'Est, qui prive l'employé révoqué de tout droit à la répétition des cotisations par lui versées à ladite caisse, est licite et obligatoire. Les tribunaux doivent en ordonner l'exécution, quelle que soit la cause de la révocation de l'employé.*

NOTICE.

L'article 11 du règlement de la caisse des retraites de la compagnie des chemins de fer de l'Est est ainsi conçu : « Les employés congédiés pour cause de suppression d'emploi, avant cinquante ans d'âge et vingt ans de service, auront droit, après décision du conseil, à la restitution sans intérêts des sommes qu'ils auront versées. — Les employés révoqués n'auront droit à aucune restitution. Il en sera de même de ceux qui se retireront avant cinquante ans d'âge et vingt ans de service. »

Lescail, employé comme lampiste à la gare de Verdun, moyennant un appointement de 1,000 francs par an, a été révoqué de son emploi le 14 mai 1871. Il assigna la compagnie devant le tribunal de commerce de Verdun en remboursement des versements qu'il avait faits à la caisse des retraites, depuis le 26 décembre 1867 jusqu'au 20 août 1870, s'élevant à 198 francs.

La compagnie opposa à cette demande la disposition de l'article 11 de son règlement; elle soutint, en outre, qu'elle avait eu de justes motifs de révoquer *Lescail*, et elle articula contre celui-ci divers faits dont la preuve testimoniale fut autorisée par un jugement interlocutoire du 14 décembre 1871. Mais, après l'enquête, un jugement définitif ordonna la restitution des cotisations litigieuses, dans les termes suivants : « Attendu qu'il résulte des documents produits que la compagnie des chemins de fer de l'Est a révoqué *Lescail* de ses fonctions pour détournements ; qu'il résulte de l'enquête et des débats que *Lescail* ne s'est nullement rendu coupable du fait allégué, et que le tribunal n'a pas à rechercher s'il y avait d'autres motifs sérieux de révocation; que, dès lors, conformément à l'article 11 du règlement de la caisse des retraites de la compagnie des chemins de fer de l'Est, *Lescail* a droit au remboursement, en principal, des sommes par lui versées à la dite caisse, etc. »

Pourvoi de la compagnie, qui se fonde sur un grief ainsi formulé :

« Violation de l'article 1134 du Code civil, en ce que le jugement attaqué ordonne le remboursement, au profit de *Lescail*, des cotisations par lui versées à la caisse des retraites, alors que *Lescail* avait été révoqué, et que, par suite, il n'avait aucun droit, aux termes du règlement auquel il s'était soumis en entrant au service de la compagnie, à la restitution des dites cotisations.

« Subsidiairement, violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810. »

ARRÊT.

La Cour.

Vu l'article 1134 du Code civil :

Attendu que l'article 11 du règlement de la caisse des retraites de la compagnie demanderesse porte que les employés révoqués n'auront aucun droit à la restitution des cotisations par eux versées à la dite caisse ;

Que d'une part, cette disposition est claire, formelle et absolue ; qu'elle ne comporte aucune distinction entre les causes qui ont pu motiver la révocation de l'agent ;

Que, d'autre part, elle n'est prohibée par aucun texte de loi, ni contraire aux mœurs ou à l'ordre public ;

Qu'elle est obligatoire pour les employés qui l'ont connue et s'y sont soumis en louant leurs services à la compagnie ;

Attendu, néanmoins, que le jugement attaqué a ordonné que les cotisations versées par le défendeur à la caisse des retraites lui seraient remboursées nonobstant sa révocation ;

Qu'en jugeant ainsi, le tribunal de commerce de Verdun a dénaturé le sens évident et méconnu les effets légaux de la convention des parties, et formellement violé l'article ci-dessus visé ;

Par ces motifs, en donnant défaut contre Lescail,

Casse, etc.

(N° 207)

[31 décembre 1872.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Défaut de notification à quelques-unes des parties. — Route départementale. — Formes de l'expropriation. — Loi du 3 mai 1841. — Excès de pouvoirs. — Cassation. — Effet. — (Préfet de Vaucluse.) — *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la Cour de cassation n'est saisie que par la notification du pourvoi. Elle ne doit donc statuer qu'à l'égard de celles des parties nommées au jugement à qui le pourvoi a été notifié, alors du moins que les autres parties n'interviennent pas pour réclamer la déchéance du demandeur.* (Solution implicite.) — *Lorsqu'il s'agit de travaux à faire à une route départementale, travaux pour lesquels des expropriations sont nécessaires, c'est la loi du 3 mai 1841 qui est applicable, et*

non celle du 21 mai 1836. — Le jugement qui, se croyant placé sous l'empire de cette dernière loi, nomme un juge de paix pour présider le jury d'expropriation et désigne en même temps sept personnes pour le composer, ne doit pas seulement être cassé dans celles de ses dispositions qui viennent d'être énoncées, il doit être annulé pour le tout. (Solution implicite.)

NOTICE.

Un décret du 13 avril 1870 avait déclaré d'utilité publique divers travaux de redressement à opérer sur la route départementale n° 3, d'Avignon à Mirabeau.

Saisi par le préfet de Vaucluse d'une demande d'expropriation à l'occasion des travaux dont il s'agit, le tribunal d'Apt prononça l'expropriation, et, pour qu'il fût statué sur les indemnités dues aux propriétaires dépossédés, il désigna le juge de paix du canton de Cadenet à l'effet de présider le jury. En même temps il choisit sept noms sur la liste générale prescrite par l'article 29 de la loi du 3 mai 1841, pour composer le dit jury.

Le préfet de Vaucluse s'est pourvu en cassation contre toutes les parties nommées au jugement précité. Néanmoins, il en est quelques-unes auxquelles il n'a pas cru devoir faire notifier le pourvoi.

Il a critiqué, comme violant la loi du 3 mai 1841, les dispositions ci-dessus relatées concernant la présidence et la composition du jury, et a demandé en conséquence l'annulation du jugement.

ARRÊT.

La Cour,

Vu les diverses notifications du pourvoi produites par le demandeur,

Donne défaut contre les défendeurs, et statuant sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu les articles 2, 3, 14, 20, 30 et 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il est constant, en fait, et reconnu par le jugement attaqué que l'expropriation poursuivie dans la cause concernait des terrains reconnus nécessaires à la rectification de la route départementale n° 3, d'Avignon à Mirabeau;

Attendu que, d'après l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, la procédure à suivre, en ce cas, était celle réglée par la dite loi, dont le tribunal devait notamment appliquer les articles 2, 14, 20, 30 et 38 ;

Que, néanmoins, l'ensemble des dispositions du jugement atta-

qué prouve que le tribunal s'est cru placé sous l'empire de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et a fait notamment application à la cause de l'article 16 de cette loi ;

Qu'en prononçant ainsi des expropriations en dehors des formes et conditions réglées par la loi qui était seule applicable, le jugement attaqué a commis un excès de pouvoir, ce qui, aux termes de l'article 20 ci-dessus visé, le rend passible de cassation :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 208)

[8 janvier 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Notification. — Validité. — Parcelles nouvelles à exproprier. — Acte déclaratif d'utilité publique. — Cassation. — (Sieur Froment de Champlagarde.) — *Est régulière la notification du pourvoi contre un jugement d'expropriation, faite au préfet, à la requête duquel a été signifié le jugement dénoncé. — La partie qui en a provoqué et obtenu l'expropriation, n'est pas admissible à opposer une fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt du demandeur, si le jugement qui prononce la dépossession de ce dernier a été dénoncé pour incompétence, excès de pouvoir ou vices de formes. — Dans le cas où l'expropriant primitif veut obtenir l'expropriation d'autres parcelles de terrain, cette nouvelle procédure doit être précédée d'un nouvel acte déclaratif d'utilité publique dont l'existence doit être expressément constatée par le tribunal.*

NOTICE.

Pourvoi de Joseph-Basile-Louis Froment de Champlagarde, propriétaire, demeurant à Tulle (Corrèze), contre un jugement du tribunal civil de Tulle, du 13 juin 1872, rendu en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Un décret impérial du 6 juillet 1863 a approuvé la convention passée, le 11 juin 1863, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui a concédé à cette compagnie la ligne de Tulle à Brives.

Un arrêté du préfet de la Corrèze, du 2 juillet 1868, a désigné les localités qui doivent être traversées par cette ligne de fer.

Un arrêté du préfet, du 28 septembre 1868, désigne les propriétés dont la cession est nécessaire pour l'exécution de la ligne et de la gare de Tulle.

Un jugement du tribunal de Tulle, du 30 septembre 1868, a prononcé l'expropriation de sept parcelles appartenant à Froment, et formant ensemble 5 hectares, 41 ares, 50 centiares.

En exécution de ce jugement, le jury a fixé les indemnités d'expropriation.

Après cette expropriation, la compagnie d'Orléans a demandé l'autorisation d'occuper temporairement une parcelle de terrain appartenant à Froment pour y déposer des matériaux. Cette autorisation a été accordée par arrêté préfectoral du 17 février 1869.

24 août 1871. — La compagnie forme une deuxième demande à fin d'occupation de deux autres parcelles appartenant aussi à Froment et contenant 40 ares, 60 centiares ; cette nouvelle autorisation a été accordée par arrêté préfectoral du 1er septembre 1871.

La compagnie d'Orléans, voulant conserver définitivement les terrains qu'elle occupait temporairement, a proposé à Froment de les lui acheter au prix fixé par le jury pour les terrains précédemment expropriés.

Froment a refusé. — Le 19 octobre 1871, il a cité la compagnie d'Orléans devant le conseil de préfecture de la Corrèze, pour obtenir le payement des indemnités qui lui étaient dues à raison de l'occupation de ses terrains.

Le conseil de préfecture a statué sur cette demande le 15 janvier 1872.

Relativement à l'occupation temporaire autorisée par arrêté du 17 février 1869, il a commis des experts pour estimer le dommage.

Relativement à l'occupation, autorisée par arrêté du 1er septembre 1871, des deux parcelles formant 40 ares, 60 centiares,

« Le conseil de préfecture,

Considérant qu'il ressort de la requête de Froment que l'occupation dont il s'agit ne saurait être considérée comme temporaire, mais bien comme un agrandissement de la gare ;

« Considérant que, dans l'état où se présente cette cause, et dès l'instant qu'une question de propriété est soulevée, le conseil de préfecture devient incompétent pour prononcer,

« Le conseil se déclare incompétent pour statuer sur le grief relatif à l'occupation des parcelles, renvoie les parties à se pourvoir devant qui elles aviseront. »

C'est alors qu'une nouvelle procédure a été commencée pour exproprier Froment de ces deux parcelles.

Le 17 mai 1872, le préfet de la Corrèze fit publier et afficher l'arrêté préfectoral du 2 juillet 1868, indiquant les terrains dont la cession avait été reconnue nécessaire pour les travaux du chemin de fer dans la traversée de la commune de Tulle.

Il fit procéder à une enquête, qui fut terminée le 8 juin.

Le 10 juin, il prit un arrêté portant que les deux parcelles de 40 ares, 60 centiares appartenant à Froment seraient cédées immédiatement.

Le 12 juin 1872, le procureur de la République présente requête au tribunal de Tulle.

Le 13 juin, un jugement a prononcé l'expropriation de ces deux parcelles au profit de la compagnie d'Orléans. Ce jugement vise le décret impérial du 6 juillet 1863 et l'arrêté préfectoral du 2 juillet 1868.

Le 17 juin, ce jugement a été signifié à Froment, à la requête du préfet de la Corrèze.

Froment s'est pourvu en cassation pour violation des articles 2, 5, 6 et 7 de la loi du 3 mai 1841. Il a notifié sa déclaration de pourvoi au préfet de la Corrèze.

La compagnie d'Orléans a opposé au pourvoi deux fins de non-recevoir :

La première, tirée de ce que la déclaration de pourvoi n'aurait pas été signifiée régulièrement ;

La deuxième, tirée du défaut d'intérêt du demandeur.

ARRÊT.

La Cour,

Statuant sur la demande de Froment de Champlagarde en cassation du jugement du tribunal civil de Tulle, du 13 juin 1872 ;

Sur la première fin de non-recevoir :

Attendu que le jugement dénoncé a été signifié le 17 juin 1872 à Froment, à la requête du préfet de la Corrèze ; que, par conséquent, le demandeur a pu notifier au préfet sa déclaration de pourvoi ;

Sur la deuxième fin de non-recevoir :

Attendu que la compagnie d'Orléans, ayant provoqué et obtenu l'expropriation dont il s'agit, n'est pas admissible à exciper de ce que Froment n'aurait pas d'intérêt à attaquer le jugement qui prononce sa dépossession ;

Attendu qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, le jugement d'expropriation peut être dénoncé à la cour de cassation pour incompétence, excès de pouvoir et vices de formes ;

Rejette les fins de non-recevoir ;

Au fond : Vu la loi du 3 mai 1841, article 2 ;

En droit : Attendu que l'effet de l'acte déclaratif de l'utilité publique se trouve épuisé par le jugement qui prononce l'expropriation des parcelles indiquées dans l'arrêté préfectoral de cessibilité et par la décision du jury qui fixe les indemnités de dépossession ;

Attendu que, dans le cas où l'expropriant primitif veut obtenir l'expropriation d'autres parcelles, cette nouvelle procédure est soumise aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, et doit être précédée d'un nouvel acte déclaratif d'utilité publique dont l'existence doit être expressément constatée par le tribunal ;

En fait : Attendu que l'exécution du chemin de fer de Tulle à Brives, comprenant l'établissement de la gare de Tulle, a été déclarée d'utilité publique par décret impérial du 6 juillet 1863 ;

Attendu qu'en vertu de ce décret un jugement du tribunal de Tulle, du 30 septembre 1868, a prononcé l'expropriation de sept parcelles de terrains appartenant à Froment, formant ensemble 5 hectares, 41 ares, 50 centiares, désignés dans un arrêté de cessibilité du 28 septembre, et que les indemnités dues pour cette dépossession ont été fixées par le jury ;

Attendu que le jugement dénoncé a prononcé l'expropriation de deux autres parcelles formant ensemble 40 ares 60 centiares, sans que la dépossession de ces parcelles ait été déclarée d'utilité publique par un acte du pouvoir législatif ou de l'autorité supérieure ; qu'il s'est uniquement fondé sur le décret impérial du 6 juillet 1863, qui avait, à l'égard de Froment, reçu son exécution complète et produit tout son effet par l'expropriation terminée en 1868 ;

D'où il suit que le jugement dénoncé manque de base légale et qu'il a violé les dispositions de loi ci-dessus visées,

Casse, etc.

(N° 209)

[5 février 1873.]

Compagnie de transport. — Perte de bagages non enregistrés. — Clause de non-responsabilité. — Validité. — (Dame Vinniet.) — *S'il est vrai de dire que l'ordre public ne permettrait pas à une compagnie de transport de stipuler qu'elle demeurerait affranchie de toute*

responsabilité relativement aux bagages non inscrits des voyageurs, même de celle résultant d'une faute lourde et d'un fait délictueux imputable soit à elle-même, soit à ses agents, il n'en saurait être de même de la clause par laquelle une compagnie avertit les voyageurs qu'elle ne sera responsable, en cas de simple perte de bagages, que de ceux qui auront été enregistrés et qui auront payé le prix du transport comme marchandises. Une pareille clause n'a rien d'illicite ni de contraire à l'ordre public.

NOTICE.

La dame Vinniet s'est embarquée à Folkestone le 5 août 1869 sur le paquebot *la Seine*, en destination de Boulogne-sur-Mer. Cette dame apportait sur le navire deux colis ; à son arrivée à Boulogne, l'un d'eux avait disparu ; la dame Vinniet a demandé le payement de sa valeur à la compagnie des paquebots. Celle-ci lui a opposé une mention inscrite sur les billets de passage remis aux voyageurs, de laquelle il résultait qu'elle ne répondait pas de la perte des bagages quand ceux-ci n'avaient pas été inscrits au manifeste du navire et n'avaient pas payé le prix du transport comme marchandises.

Le juge de paix de Boulogne-sur-Mer avait admis cette exception ; le tribunal de Boulogne-sur-Mer décida, au contraire, que rien n'établissait qu'une pareille clause fût valable d'après la loi anglaise ; mais que, le fût-elle sous l'empire de cette législation, elle ne saurait être appliquée par les tribunaux français comme étant contraire à l'ordre public.

ARRÊT.

La Cour,

Vu l'article 1134 du Code civil ;

Attendu que le tribunal de Boulogne-sur-Mer, raisonnant dans cette hypothèse par lui admise que la remise du billet de passage par la compagnie des baquebots et sa réception par le passager formaient contrat entre eux, a cru cependant pouvoir repousser l'application d'une des clauses stipulées au bulletin de passage relativement à la responsabilité de la compagnie, sous le prétexte que cette clause serait contraire à l'ordre public ;

Attendu que, s'il est vrai de dire que l'ordre public ne permettrait pas à une compagnie de transport de stipuler qu'elle demeurerait affranchie de toute responsabilité relativement aux bagages non inscrits des voyageurs, même de celle résultant d'une faute

lourde et d'un fait délictueux imputable soit à elle-même, soit à ses agents, il n'en saurait être de même de la clause par laquelle une compagnie avertit les voyageurs qu'elle ne sera responsable, en cas de simple perte de bagages, que de ceux qui eussent été enregistrés sur le manifeste du navire et qui auront acquitté le prix du port comme marchandise; qu'une pareille clause, qui met le voyageur dans cette alternative, ou de veiller lui-même à la garde de ses effets, ou de se décharger de ce soin sur la compagnie, en lui payant un prix de transport déterminé à l'avance, n'a par elle-même rien d'illicite ni de contraire à l'ordre public, et qu'en décidant le contraire, le jugement a méconnu et, par suite, violé l'article ci-dessus invoqué :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 210)

[11 février 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Jurés.— Désignation. — Liste nouvelle. — Nullité des opérations. — (Sieur Thomas.) — *Les jurés d'expropriation ne peuvent légalement statuer si, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre leur désignation par la cour et leur entrée en fonctions, une liste nouvelle a été dressée par le conseil général. Il en serait autrement si leurs opérations eussent déjà été commencées lors de la formation de la nouvelle liste.*

NOTICE.

La ville de Toulouse a exproprié Thomas de 22^{m},82 de terrains nécessaires à l'ouverture de la rue dite Longitudinale.

Thomas ayant accepté la cession de son terrain, mais n'ayant pas accepté l'indemnité offerte, un jugement du tribunal civil de Toulouse, du 18 avril 1872, a donné acte du consentement de l'exproprié et renvoyé les parties devant un jury.

Le 14 août suivant, la cour d'appel de Toulouse a désigné seize jurés titulaires et quatre suppléants pris dans la liste arrêtée par le conseil général dans sa session de 1871.

La session du conseil général de 1872 s'est ouverte peu de jours après.

Le 22 août, il a dressé la nouvelle liste du jury.

Les jurés désignés par la cour d'appel le 14 août ont été convoqués le 2 septembre, ils ont fixé l'indemnité due à Thomas.

Pourvoi de Thomas.

Premier moyen : Violation des articles 29, 30 et 45 de la loi du 3 mai 1841, en ce que le jury, au lieu d'être choisi sur la liste dressée par le conseil général dans sa dernière session, l'a été sur celle de l'année précédente, et a été, par suite, composé de personnes sans qualité pour régler les indemnités.

Deuxième moyen : Violation des articles 30 et 31 de la loi du 3 mai 1841, en ce que l'expropriation a convoqué le juré Raynal (Urbain), qui n'était pas porté sur la liste, au lieu de convoquer le juré Raynal (François), porté sur cette liste.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi, donne défaut contre le maire de Toulouse, et pour le profit, statuant sur la demande de Thomas en cassation de la décision du jury d'expropriation de l'arrondissement de Toulouse du 2 septembre 1872 et de l'ordonnance du magistrat directeur du jury du même jour, rendue en exécution de la dite décision ;

Vu les articles 29, 30 et 45 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'indemnité d'expropriation due à Thomas a été fixée, le 2 septembre 1872, par des jurés pris parmi ceux désignés par le conseil général de la Haute-Garonne, dans sa session annuelle de 1871 ;

Attendu qu'il est constant, en fait, que, le 22 août 1872, dans sa session annuelle, le même conseil général a dressé une nouvelle liste du jury d'expropriation ;

Attendu que la formation de cette nouvelle liste a mis fin aux pouvoirs des jurés désignés dans la session de 1871; que, dès lors, le jury chargé de régler l'indemnité due à Thomas devait être pris dans la liste dressée le 22 août;

Attendu que ces parties ne se trouvaient pas dans le cas d'exception prévu par l'article 45 de la dite loi, puisque le jury qui a rendu la décision dénoncée a été constitué le 2 septembre, et que, par conséquent, ses opérations n'étaient pas commencées lors de la formation de la dernière liste ;

D'où il suit que les jurés désignés en 1871 étaient sans qualité pour statuer sur l'indemnité réclamée par Thomas;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur le deuxième moyen de cassation,

Casse, etc.

(N° 211)

PERSONNEL.

Juin et Juillet 1873.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 30 juillet 1873.

MM. Wallet (Émile-Achille) et Rousseau (Léon-Jean), conducteurs des ponts et chaussées de 2e classe, sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe au corps des ponts et chaussées.

2° MOUVEMENTS. — DÉCISIONS DIVERSES.

25 *juin* 1873. — M. Sévène, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est nommé professeur du cours de chemins de fer à l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Bazaine, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem.—M. Cuvinot, ingénieur ordinaire, précédemment attaché au service de la 3e section de la navigation de la Seine, sera attaché au service de la navigation de la Marne (1re section) et au service des études d'une voie navigable destinée à relier le canal de la Haute-Marne à la Saône, en remplacement de M. Frossard, appelé à un autre service. Il résidera à Saint-Dizier.

Idem. — M. Godard, élève ingénieur, nommé ingénieur ordinaire de 3e classe par décret du 21 juin, sera attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Lix, appelé à une autre destination.

9 *juillet*. — M. Duméril, ingénieur en chef, chargé du contrôle des travaux de diverses lignes de chemins de fer, réunira à ses attributions le service du contrôle des travaux du chemin de fer de ceinture autour de Nancy.

M. Bauër, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, sera attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer dont il s'agit sous les ordres de M. Duméril.

11 *juillet* 1873.—M. Picard, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Pontoise (Seine-et-Oise) et attaché en outre au service de la navigation de l'Oise, au contrôle des travaux du chemin de fer de Pontoise à Dieppe et au service d'études et de construction du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées), en remplacement de M. Fournié.

Idem. — M. Lefebvre, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Pontoise et attaché en outre aux différents services précédemment confiés à M. Picard.

Idem. — M. Fournié, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées), sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), en remplacement de M. Lefebvre.

Idem. — M. Soulié, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de l'Aveyron, du service de l'arrondissement de Sainte-Affrique, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Montpellier à Rodez, en remplacement de M. Bernard.

25 *juillet.* — M. Godin, conducteur de 1re classe, chargé du service de l'arrondissement de Batna (Algérie), et remis par le gouvernement de l'Algérie à la disposition du ministère des travaux publics, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Aubenas (Ardèche), en remplacement de M. Cultil.

M. Godin remplira les fonctions d'ingénieur.

30 *juillet.* — M. Meugy, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron (Basses-Pyrénées), sera attaché au service de l'arrondissement de Bayonne, en remplacement de M. Boura, décédé.

Idem. — M. Lahougue, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de la Mayenne, du service ordinaire de l'arrondissement de Laval, et attaché en outre au service de la navigation de la Mayenne et au contrôle des travaux du chemin de fer de Laval à Angers, sera attaché au service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. Saint-Yves, mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Chemin, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera chargé du service de l'arrondissement de Laval, et attaché en outre au service de la navigation de la Mayenne et au contrôle des travaux du chemin de fer de Laval à Angers, en remplacement de M. Lahougue.

Idem. — M. Cottreau, ingénieur ordinaire, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montargis (Loiret), en remplacement de M. Doussot, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

30 *juillet* 1873.—M. de la Tournerie, ingénieur ordinaire, attaché au service du département de l'Orne, sera chargé du service ordinaire de ce département, en remplacement de M. Duhaut-Plessis, admis à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

31 *juillet*. — M. de la Barre-Duparcq, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Marne, sera chargé en outre des études d'un chemin de fer de Vouziers à Blesmes.

3° DISPONIBILITÉS.

30 juin 1873. M. Dujardin, inspecteur général de 2e classe.
21 juill. 1873. M. Duréault, ingénieur ordinaire de 1re classe.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

9 juill. 1873. M. Brisac, ingénieur ordinaire de 2e classe.
21 juill. 1873. M. Krafft, ingénieur ordinaire de 2e classe.
24 juill. 1873. M. Saint-Yves, ingénieur ordinaire de 1re classe.

5° RETRAITES.

		Dates d'exécution
12 juillet 1873.	M. Maurel, ingénieur en chef de 1re classe.	13 juillet 1873.
23 juillet 1873.	M. Jaquemet, inspecteur général de 2e classe.	23 juillet —
26 juillet 1873.	M. Basin, ingénieur ordinaire de 1re classe.	27 juillet —
30 juillet 1873.	M. Collin, inspecteur général de 2e classe.	30 juillet —
2 août 1873.	M. Duhaut-Plessis, ing. en chef de 2e classe.	2 août —

6° DÉCÈS.

	Date des décès.
M. Boura, ingénieur ordinaire de 1re classe.	17 juill. 1873.
M. Rapin, ingénieur en chef de 1re classe.	23 juill. 1873.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS ET PROMOTIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires déclarés admissibles dont les noms suivent :

30 *juin* 1873. — M. Moreau, attaché au service municipal de Paris (direction des travaux).

Idem. — M. Renoult, attaché au service municipal de Paris (direction des travaux).

Idem. — M. Arnault, attaché au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. Niermont, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne.

2 *juillet.* — M. Pichot, attaché au service d'études du chemin de fer d'Épinay à Luzarches.

4 *juillet.* — M. Guillard, attaché au service de la navigation de la Seine (2ᵉ section).

7 *juillet.* — M. Bertholet, conducteur de 1ʳᵉ classe au service de la navigation de l'Allier, dans le département de l'Allier, est nommé conducteur principal.

8 *juillet.* — M. Duboys, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Idem. — M. Julie, attaché au service maritime du département de l'Hérault.

Idem. — M. Lalloz, attaché au service de la navigation de la Marne (1ʳᵉ section), département de la Marne.

11 *juillet.* — M. Roumégous, attaché au service ordinaire du département du Tarn.

30 *juillet.* — M. Bordes, conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la construction du chemin de fer de Montréjeau à Bagnères, est élevé à la 3ᵉ classe de son grade.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *juin.* — M. Bardol, conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

Idem. — M. Beuscher, conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Audry, conducteur de 3ᵉ classe en congé illimité, est attaché, dans le département de l'Allier, au service de la navigation de la Loire (2ᵉ section).

4 *juillet.* — MM. Puissilieux, conducteur de 4ᵉ classe au service du chemin de fer de Vichy à Thiers, dans le département du Puy-de-Dôme, et Daoulas, conducteur auxiliaire au service du chemin de fer de Bressuire à Tours, dans le département d'Indre-et-Loire, sont mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employés au service des ponts et chaussées en Cochinchine. M. Daoulas est nommé conducteur de 4ᵉ classe.

5 *juillet.* — M. Albouy, conducteur auxiliaire attaché au service

de la construction du chemin de fer de Mende à Séverac, dans le département de la Lozère, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études du chemin de fer de Rodez à Millau.

8 *juillet* 1873. — M. Rousseau, conducteur auxiliaire au service d'études du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. Gebhart, conducteur de 2e classe attaché au service des chemins de fer départementaux des Vosges, passe au service vicinal de ce département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Mazet, conducteur de 2e classe au service maritime du département de l'Hérault.

11 *juillet.* — M. Pradines, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département du Tarn, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

Idem. — M. Barbot de Terceville, ancien conducteur auxiliaire, est réintégré dans ses fonctions et attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service des études du chemin de fer d'Épinay à Luzarches.

Idem. — M. Gouillardon, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Oise, est autorisé à accepter les fonctions d'architecte départemental de ce département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

18 *juillet.* — M. Prost, conducteur de 1re classe, et M. Candiot, conducteur de 4e classe, attachés, dans le département de la Seine, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passent dans le département du Loiret au même service.

23 *juillet.* — M. Fauré, conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ariége, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées dans l'île Mayotte.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
28 juin 1873. M. Pagé, conducteur de 3e cl., au service ordinaire de Seine-et-Oise.	1er septembre 1873.

4° DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Pierson, conducteur de 3e classe, canal du Centre (Saône-et-Loire).	30 juin 1873.
M. Saint-Lannes, conducteur de 2e classe, Gers, service ordinaire.	juillet 1873.

L'Éditeur Gérant, DUNOD.-2014 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

LOIS.

(N° 212)

[17 juin 1873.]

Etablissement de nouvelles lignes de chemins de fer concédées à la compagnie de l'Est. — Déclaration d'utilité publique et approbation d'une convention passée avec cette compagnie.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après désignés :

1° De Sedan à la frontière belge, vers Bouillon;

2° D'un point de la frontière belge à déterminer par le Gouvernement à un point de la vallée de la Moselle également à déterminer par le Gouvernement, la compagnie de l'Est entendue, le dit chemin desservant, soit directement, soit par embranchement, les terrains miniers d'Hussigny, de Villerupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et de Thiaucourt;

3° D'Aillevillers à Lure, avec embranchements sur le Val-d'Ajol et sur Plombières;

4° De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy, par Morvillard et Delle;

5° De Coulommiers à la Ferté-Gaucher;

6° De Remiremont au Thillot et à Saint-Maurice;

7° De Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris à Mulhouse, par Voisey;

8° De la gare de Langres à la ville de Langres;

9° De Champigneulles à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy;

10° D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge, vers Virton.

2. Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 juin 1873, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, la dite convention ayant pour objet :

D'une part, de concéder à cette compagnie les chemins de fer énoncés en l'article 1er ci-dessus, et, en outre, le chemin de fer d'Épinal à Neufchâteau, déclaré d'utilité publique par le décret du 19 juin 1868;

D'autre part, d'indemniser la dite compagnie de la cession de lignes ou portions de lignes et des pertes et dommages de toute sorte résultant pour elle du traité de paix de Francfort.

CONVENTION.

L'an 1873 et le 17 juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par la loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, la dite compagnie représentée par MM. *Auguste d'Ariste*, président, *Alphonse Baude* et *Henri Galos*, membres du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, à l'embarcadère des dits chemins, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de la dite société, en date du 22 novembre 1872, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer de l'Est renonce, sous les conditions stipulées par la présente convention, à la concession des lignes ou portions de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne en vertu du traité de paix en date du 10 mai 1871, et désignées ci-après :

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU EN EXPLOITATION.

		kilom.
Partie de la ligne de Paris à Strasbourg et à Kehl. . .	101	106
Longueur fictive de Kehl.	5	
Partie de la ligne de Frouard à Forbach.		90
Ligne de Vendenheim à Wissembourg.		57
Ligne de Metz à Thionville et à la frontière.		46
Ligne de Strasbourg à la frontière suisse et à Wesserling. . . .		165
Total des lignes de l'ancien réseau.		464

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU EN EXPLOITATION.

Partie de la ligne de Paris à Mulhouse.	35
Partie de la ligne de Mézières à Thionville.	17
Ligne de Dieuze à Avricourt.	22
Ligne de Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasselonne.	49
A reporter.	123

Report.	123
Ligne de Sainte-Marie-aux-Mines à Schlestadt.	21
Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn.	94
Ligne de Niederbronn à Haguenau.	21
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.	19
Sarreguemines à la frontière.	1
Total des lignes exploitées.	279

EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE.

Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn.	59
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.	12
Partie de la ligne de Reims à Metz.	13
Partie de la ligne de Remiremont à la ligne de Mulhouse. . .	13
Total des sections à construire.	97
Total des lignes du nouveau réseau.	376
Rappel du total des lignes de l'ancien réseau.	464
Total général des sections cédées.	840

La compagnie subroge, en outre, sous les mêmes conditions, le gouvernement français aux droits et obligations qui lui ont été conférés par les conventions conclues, d'une part, entre la compagnie de l'Est et la société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. à la date du 5 juin 1857 et du 21 janvier 1868, et, d'autre part, entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et les sociétés des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, à la date du 5 décembre 1868.

Le Gouvernement français accepte cette subrogation pour la céder au Gouvernement allemand, conformément au § 7 de l'article 1er additionnel au traité du 10 mai 1871, par lequel ce dernier Gouvernement s'est déclaré prêt à se substituer aux droits et aux charges résultant des conventions précitées pour la compagnie des chemins de fer de l'Est.

2. La subvention de 27.410.000 francs allouée par la convention du 1er mai 1863 pour l'exécution du chemin de fer de Niederbronn à Thionville, mentionnée à l'article qui précède, sera diminuée de la somme de 10.510.000 fr., calculée proportionnellement à la longueur de la partie non encore construite de la dite ligne.

Cette subrogation sera ainsi réduite à la somme de 16 900.000 francs pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

3. Est et demeure annulée, en ce qui concerne la section située sur le territoire français, la concession du chemin de fer de Belfort à Guebwiller, telle qu'elle résulte des articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi et le décret du 11 juin 1863.

La subvention de 3 millions de francs allouée par la dite convention pour la construction de cette ligne sera diminuée :

1° De la somme de 1.080.000 francs, correspondant à la longueur de la section ci-dessus énoncée ;

2° De la somme de 720.000 francs, correspondant à la section de la ligne non encore construite sur le territoire cédé à l'Allemagne;

Et demeurera définitivement fixée à la somme de 1.200.000 francs pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

4. Sont et demeurent annulées les dispositions des articles 2 et 3 de la convention du 11 juillet 1868, approuvée par la loi et le décret portant la même date, par lesquels le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, un chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, et s'engage, en outre, dans le cas où cette concession serait rendue définitive, à livrer à la compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art de ce chemin, les dites dépenses évaluées à 15 millions de francs.

Est également annulé le décret, en date du 3 août 1870, portant concession définitive du dit chemin.

5. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède les chemins de fer suivants à la compagnie de l'Est, qui les accepte et s'engage à les exécuter à ses frais, risques et périls,

Savoir :

D'Épinal à Neufchâteau, par Dompaire et Mirecourt;

De Sedan à la frontière belge, vers Bouillon;

D'un point de la frontière belge à déterminer par le Gouvernement à un point de la vallée de la Moselle également à déterminer par le Gouvernement, la compagnie de l'Est entendue, le dit chemin desservant, soit directement, soit par embranchement, les terrains miniers d'Hussigny, de Villerupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et de Thiaucourt;

D'Aillevillers à Lure, avec embranchements sur le Val-d'Ajol et sur Plombières;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy, par Morvillard et Delle;

De Coulommiers à la Ferté-Gaucher;

De Remiremont au Thillot et à Saint-Maurice;

De Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse, par Voisey;

De la gare de Langres à la ville de Langres;

De Champigneulles à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy;

D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge, vers Virton.

Les lignes ci-dessus concédées seront exécutées dans les délais suivants, qui courront à partir du 1er janvier 1873.

A. — DANS LE DÉLAI DE CINQ ANS.

Les lignes de la frontière belge à la vallée de la Moselle, avec les embranchements de Briey et de Thiaucourt;

D'Aillevillers à Lure, avec l'embranchement de Plombières et sans l'embranchement du Val-d'Ajol;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy.

B. — DANS LE DÉLAI DE SEPT ANS.

D'Épinal à Neufchâteau;
De Remiremont au Thillot et à Saint-Maurice.

C. — DANS LE DÉLAI DE HUIT ANS.

Les autres lignes concédées.

6. La compagnie de l'Est prend à sa charge les frais de la station à établir à Avricourt pour le service du gouvernement allemand, conformément à l'article 10 de la convention additionnelle signée à Berlin le 12 octobre 1872.

7. Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur le réseau de l'Est empruntent des parties de lignes appartenant à ce réseau, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie de l'Est, la redevance à payer à la compagnie de l'Est sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

8. Les chemins concédés en vertu de l'article 5 ci-dessus feront partie du nouveau réseau de la compagnie de l'Est et seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications stipulées par la convention du 1er mai 1863.

Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière du chemin de fer, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Dans ce cas, l'annuité de rachat de ces lignes sera calculée de manière à couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses effectives de premier établissement faites par la compagnie.

9. Pour dédommager la compagnie de l'Est de l'abandon qu'elle fait de la concession des lignes ou sections de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne, du morcellement de son réseau, de tous les autres dommages ou dépenses qui résultent pour elle ou pourront résulter des articles 6 et 7 de la présente convention et de l'application du traité de Francfort, notamment des §§ 2 et 7 de la convention additionnelle du 10 mai 1871, ainsi que des dégâts résultant des faits de guerre ou autres dont elle pourrait se prévaloir, et pour libérer le Gouvernement français de l'obligation résultant pour lui des §§ 4 et 5 de l'article 1er de la convention additionnelle du 10 mai 1871, enfin pour lui tenir compte de la subvention de 27.310.000 francs, laquelle est reportée des lignes cédées sur les lignes concédées en vertu de la présente convention, le Gouvernement français lui remettra un titre inaliénable de rente de 20.500.000 francs, représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, la somme de 325 millions, laquelle, en vertu du traité de Francfort, a été défal-

quée de l'indemnité de guerre pour la cession des droits de la compagnie de l'Est sur les lignes situées dans les territoires cédés.

La compagnie jouira de cette rente pendant la durée de la concession et en restituera le titre à la fin de cette concession.

Les intérêts de la somme de 325 millions, calculés ainsi qu'il est dit au § 1er du présent article, seront dus à la compagnie de l'Est à partir du 18 mai 1871, date de la ratification du traité de paix.

Le Gouvernement français fait, en outre, remise à la compagnie de l'Est, dans le rapport du nombre de kilomètres de l'ancien réseau cédés à l'Allemagne à la longueur totale du dit réseau, des sommes qui lui auront été avancées jusqu'à la clôture de l'exercice 1871, à titre de garantie d'intérêt, et il renonce à exercer contre elle, pour le remboursement de ces sommes et de leurs intérêts, la répétition prévue par l'article 8 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

10. La garantie d'intérêt accordée à la compagnie de l'Est par les conventions antérieures sera appliquée de la manière suivante :

On prélèvera sur le produit des rentes remises à la compagnie de l'Est en payement des lignes cédées à l'Allemagne et on ajoutera aux recettes du nouveau réseau une somme suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement des lignes et portions de lignes du nouveau réseau cédées.

Le reste du produit de ces rentes sera compris dans les recettes de l'ancien réseau, dont le revenu réservé continuera à être calculé comme il l'était antérieurement, en y comprenant tant les lignes cédées que celles situées sur le territoire français.

En exécution des principes posés par l'article 9 et le § 6 de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, au sujet de la garantie d'intérêt accordée aux nouvelles concessions, le maximum de la somme à ajouter au capital de premier établissement du nouveau réseau pour chacune des nouvelles lignes concédées en vertu de l'article 5 ci-dessus est fixé comme suit :

	francs.
Ligne d'Épinal à Neufchâteau	16.500.000
Ligne de Sedan à Bouillon	5.500.000
Ligne de la frontière belge à la vallée de la Moselle et embranchements	45.000.000
Ligne d'Aillevillers à Lure	13.000.000
Ligne de Belfort à la frontière suisse	3.500.000
Ligne de Coulommiers à la Ferté-Gaucher	3.500.000
Ligne de Remiremont à Saint-Maurice	5.500.000
Ligne de Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse	2.500.000
Ligne de la gare à la ville de Langres	1.600.000
Ligne d'Aillevillers à Plombières	1.800.000
Ligne du Val-d'Ajol sur la ligne d'Aillevillers à Lure	2.000.000
Ligne de Champigneulles à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy	1.600.000
Ligne de Montmédy à la frontière belge	600.000
Total	102.600.000

De cette somme totale de 102.600.000 francs sera déduite, pour l'application de la garantie d'intérêt, la somme de 27.310.000 francs, représentant les subventions appliquées aux lignes concédées par la présente convention.

11. L'article 9 de la convention du 1er mai 1863, relatif au partage des bénéfices entre la compagnie et l'État, sera remplacée par la disposition suivante :

Lorsque l'ensemble des produits nets des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau, y compris les recettes additionnelles mentionnées à l'article 9 ci-dessus, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un intérêt de 8 p. 100 du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de l'ancien réseau situées tant sur le territoire français que sur le territoire cédé à l'Allemagne, et de 6 p. 100 du capital effectivement dépensé pour les lignes du nouveau réseau situées sur ces mêmes territoires, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872. Les lignes qui ne seront pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Le partage des bénéfices ne s'exercera qu'après le remboursement complet dans les conditions stipulées par la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, des sommes avancées par l'État à titre de garantie.

12. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 2 francs.

Approuvé l'écriture :	*Le Ministre des travaux publics,*
Signé A. d'Ariste.	Signé A. P. Deseilligny.
Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :
Signé Alph. Baude.	Signé Henri Galos.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 17 juin 1873.

Le Président, Signé L. Buffet.

Les Secrétaires,

Signé Francisque Rive, L. Grivart, E. Cazenove, de Pradine, vicomte Blin de Bourdon.

(N° 213)

[25 juillet 1873.]

Loi du 11 juillet 1868, sur les chemins vicinaux. — Modification des articles 1, 4, 6 et 7.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. La subvention annuelle de 10 millions de francs accor-

dée par l'article 1er de la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et celle 1.500.000 francs attribuée par l'article 4 de la même loi au service des chemins d'intérêt commun sont réduites, la première à 5 millions de francs, la seconde à 750.000 francs.

Ces subventions seront inscrites pendant dix ans, à partir de 1874, au budget du ministère de l'intérieur.

2. La durée de la période déterminée par les articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868 pour les prêts à consentir par la caisse des chemins vicinaux aux communes et aux départements, est prolongée de cinq ans.

A partir du 1er janvier 1874 et jusqu'au 31 décembre 1883, le montant de ces prêts ne pourra excéder 14 millions de francs par an.

Toutefois, si pendant une des années de cette période, les prêts consentis par la caisse des chemins vicinaux n'atteignaient pas le maximum de 14 millions de francs, la somme disponible pourrait être reportée sur l'année suivante.

(N° 214)

[26 juillet 1873.]

Amélioration du port de Honfleur.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Les travaux à faire pour la construction, dans le port de Honfleur, d'un bassin de retenue et des ouvrages qui en dépendent, conformément aux dispositions générales adoptées par le conseil général des ponts et chaussées dans son avis du 24 novembre 1872, sont déclarés d'utilité publique.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Honfleur, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 6 mai 1873, d'avancer à l'État la somme de 3.900.000 francs, à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

3. La chambre de commerce de Honfleur est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 3.900.000 fr., montant de ses avances à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 0f,45 p. 100.

4. Il sera pourvu à l'amortissement en capital et intérêts de l'emprunt qui sera contracté par la chambre de commerce de Honfleur au moyen des ressources suivantes, savoir :

1° Une subvention annuelle de 40.000 francs, à porter chaque année, pendant quinze ans, au budget départemental du Calvados, à partir de 1873, ainsi qu'il résulte de l'engagement contracté par le conseil général de ce département dans sa délibération du 31 août 1872 ;

2° Une subvention annuelle de 40.000 francs consentie par la ville de Honfleur, pendant quinze ans, à partir de 1873, ainsi qu'il résulte de la délibération de son conseil municipal en date du 24 décembre 1872 ;

3° Une subvention annuelle de 60.000 francs à fournir pendant quinze ans, à partir de 1873, par la chambre de commerce de Honfleur, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 6 mai 1873 ;

4° Une allocation à inscrire annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pendant quinze ans, à partir de 1875, et formant le complément de la somme nécessaire pour l'amortissement, en capital et intérêts, de l'emprunt de la chambre de commerce.

5. Il sera établi au port de Honfleur, à partir du 1er août 1873, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, en sus de la taxe affectée à l'entretien du magasin de sauvetage du port, un droit de 0f,45 par tonne de jauge sur tout navire français et étranger, sans distinction de pavillon, entrant dans le port de Honfleur et venant de la grande pêche, des colonies ou de l'étranger.

Sont exemptés de ce droit.

1° Les navires en simple relâche, lorsqu'ils ne feront aucune opération de commerce ;

2° Les bateaux à vapeur faisant un service régulier et employés principalement au transport des passagers.

La perception du droit spécial est concédée à la chambre de commerce.

Cette perception cessera aussitôt après l'accomplissement des engagements que la chambre de commerce a contractés vis-à-vis de l'État par sa délibération précitée du 6 mai 1873.

DÉCRETS.

(N° 215)

[6 novembre 1872.]

Chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt (Meuse). — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Meuse, d'un chemin de fer d'intérêt local qui se détacherait de la ligne de Paris à Avricourt à la station de Nançois-le-Petit et aboutirait à Gondrecourt, en passant par Ligny;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Meuse, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 5 et 10 février 1870;

Vu la délibération, en date du 29 août 1869, par laquelle le conseil général de la Meuse a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer, pour sa construction, un traité avec le sieur *Jules Delloye-Thiberghien*, banquier à Bruxelles;

Vu le dit traité conclu, le 10 décembre 1869, avec le sieur *Hubert Brasseur*, mandataire de la maison *Delloye-Thiberghien*, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu le traité passé, le 12 mai 1870, avec la compagnie de l'Est, pour l'exploitation du dit chemin;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 7 juillet 1870 et 25 janvier 1872;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 10 mai 1872, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du gé-

nie, et l'adhésion donnée par le ministère de la guerre à l'exécution du chemin par une lettre en date du 10 juillet 1872 ;

Vu la lettre du ministre des finances, du 9 mars 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 29 avril suivant ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Meuse, d'un chemin de fer d'intérêt local qui, s'embranchant sur la ligne de Paris à Avricourt à la station de Nançois-le-Petit, aboutira à Gondrecourt, en passant par Ligny.

2. Le département de la Meuse est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux traités et au cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces traités et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Meuse, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 448.500 francs.

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État, et sera versée directement dans la caisse départementale.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie, tant en actions qu'en obligations, déduction faite de la subvention.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être auto-

risée avant que les quatre cinquièmes du capital social aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

3. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ.

Entre la compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est, représentée par M. *Clément Sauvage*, directeur de la compagnie, dûment autorisé par décision du conseil, en date du 25 novembre 1869,

D'une part;

Et M. *Hubert Brasseur*, agissant pour compte et au nom de M. *Jules Delloye-Thiberghien*, banquier à Bruxelles, concessionnaire du chemin de fer de Nançois-le-Petit à Gondrecourt, dans le département de la Meuse,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le chemin de fer projeté sera construit aux frais, risques et périls de M. *Jules Delloye-Thiberghien*, sur des plans approuvés par l'autorité supérieure.

Le tracé ne présentera pas de rampes supérieures à $0^m,010$ par mètre et de courbes de moins de 350 mètres de rayon, sauf aux abords des gares et stations, où le rayon pourra être porté à 250 mètres.

Les stations et leurs abords seront, au point de vue du profil, tracés en palier.

Les projets, avant d'être soumis à l'administration supérieure, seront communiqués à la compagnie de l'Est, qui joindra, si elle le juge convenable, ses observations aux dits projets.

Les ouvrages d'art, bâtiments et maisons de garde, les rails et traverses, le matériel fixe de la voie de cette ligne seront exactement conformes aux types adoptés par la compagnie de l'Est pour la construction de ses nouvelles lignes établies dans les conditions les plus économiques.

Le concessionnaire se réserve le droit de poser des rails de 25 kilogrammes le mètre.

2. La compagnie de l'Est cèdera au prix coûtant, si le concessionnaire le demande, le ballast, les rails, les traverses et tous les objets du matériel fixe de la voie destinés à la construction et à l'entretien de la ligne de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.

Les transports des divers objets ou matériel destinés à cette construction se feront aux tarifs de service admis par la compagnie de l'Est pour ses propres transports.

Le ballastage se fera à l'aide des machines de la compagnie et sera remboursé à prix coûtant, comme s'il s'agissait du propre service de la compagnie.

3. Sur la demande du concessionnaire, la compagnie de l'Est organisera l'ex-

ploitation partielle ou totale de la dite ligne, s'il est reconnu toutefois qu'elle présente un degré d'achèvement suffisant pour garantir toute sécurité.

L'exploitation comprendra toutes les dépenses d'entretien courant, de grosses réparations et réfections des voies, bâtiments, terrassements et ouvrages d'art.

Le nombre des trains, leurs heures de départ et d'arrivée seront déterminés d'un commun accord entre les deux parties; quant au nombre d'agents et au mode d'emploi du personnel de l'exploitation, il sera fixé par la compagnie de l'Est dans les conditions les plus économiques possibles.

4. La compagnie de l'Est, voulant rester entièrement étrangère aux chances de pertes ou de bénéfices de l'entreprise, encaissera au profit du concessionnaire tous les produits de l'exploitation de cette ligne et elle ne percevra que les dépenses réellement faites pour son exploitation.

Ces dépenses seront comptées comme suit :

On comprendra pour les services de la voie et de l'exploitation les dépenses de matériel et de personnel localisées et faites sur place, sans rien compter pour le personnel de l'administration centrale des sections ou de Paris.

Pour le service de la traction, la compagnie de l'Est percevra 0f,85 par kilomètre de train, y compris la fourniture du matériel roulant et les manœuvres intermédiaires dans les stations, ainsi que le personnel du service des trains.

La compagnie emploiera pour ses transports les machines à marchandises du même modèle que celles employées sur les sections de son réseau analogues à la ligne de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.

La compagnie de l'Est ne percevra rien pour l'usage des voies établies ou à établir à Nançois-le-Petit, ni pour l'emploi du personnel de cette gare. Le raccordement de la ligne de Gondrecourt avec la ligne de Paris à Strasbourg sera fait par les soins et aux frais du concessionnaire de la ligne de Gondrecourt, qui n'aura rien à payer des installations déjà existantes et qui pourront être affectées au service commun des deux exploitations.

5. Le concessionnaire s'interdit toute combinaison de tarifs qui pourrait avoir pour conséquence de faire servir sa ligne à des détournements nuisibles à la compagnie de l'Est.

Le concessionnaire établira comme il le jugera convenable les tarifs pour ses parcours intérieurs.

6. Le concessionnaire déclare, à l'égard de la constatation du chiffre des recettes effectuées, s'en rapporter entièrement aux écritures tenues par la compagnie de l'Est, conformément aux prescriptions de l'administration supérieure, écritures que le concessionnaire pourra faire vérifier.

7. La compagnie de l'Est fera tous les six mois le règlement provisoire des recettes et des dépenses, et mettra, s'il y a lieu, le solde de ce règlement à la disposition du concessionnaire, qui pourra, soit retirer les fonds disponibles, soit les laisser dans la caisse de la compagnie au taux moyen annuel du placement de ses fonds disponibles.

Mais c'est seulement après l'apurement des comptes de chaque exercice que la compagnie arrêtera le solde définitif, soit de la recette nette qu'elle aura à verser au concessionnaire, soit du déficit qu'elle aura à lui réclamer.

8. Les dépenses d'entretien courant devront se borner au strict nécessaire. Celles que pourront exiger les modifications et agrandissements que le développement du trafic nécessitera dans les installations des gares et stations de la ligne ne pourront être entreprises qu'autant que l'utilité en aura été reconnue par les délégués du concessionnaire. Il est entendu, d'ailleurs, que ces modifications et agrandissements resteront entièrement à la charge du concessionnaire, sauf ce qui est stipulé à l'article 4, relatif à la gare de Nançois-le-Petit.

9. Le présent traité ne sera définitif qu'après :

1° L'approbation de l'assemblée des actionnaires de la compagnie de l'Est;

2° L'approbation des ministres des travaux publics et de l'intérieur.

10. Le présent traité aura une durée de vingt-cinq années, qui prendront cours à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos de céder à d'autres personnes la ligne qui lui a été concédée par le département de la Meuse, cette cession ne pourrait avoir lieu sans l'assentiment de la compagnie de l'Est, tant que la dite ligne n'aura pas été exploitée pendant une période de dix ans.

11. Pour l'exécution des présentes, la compagnie de l'Est fait élection de domicile à sa gare de Paris, rue et place de Strasbourg, et M. *Jules Delloye-Thiberghien* chez MM. *Offroy-Fouchet* et compagnie, rue du Faubourg-Poissonnière, n° 63, à Paris.

Fait double à Paris, le 12 mai 1870.

Signé Brasseur, Delloye-Thiberghien, Sauvage.

Approuvé par le conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer de l'Est, dans sa séance du 12 mai 1870.

Le Directeur de la compagnie,
Signé Sauvage.

Approuvé par moi et pour M. *Jules Delloye-Thiberghien.*

Pour copie conforme :
Signé Brasseur.

TRAITÉ DE CONCESSION.

L'an 1869, le 10 décembre,

Entre M. *Aylic Langlé*, préfet de la Meuse, officier de la Légion d'honneur, et agissant au nom du département de la Meuse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil général, dans la séance du 29 août 1869,

D'une part;

Et M. *Hubert Brasseur*, agissant au nom et pour le compte de M. *Jules Delloye-Thiberghien*, banquier, demeurant à Bruxelles, en vertu d'une procuration dont il a justifié,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Les parties contractantes, après avoir pris connaissance d'un avant projet du chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt, dressé par les ingénieurs du service ordinaire de la Meuse et arrêté le 1er août 1868, ont réglé d'un commun accord les articles ci-après :

Art. 1er. Le préfet de la Meuse concède à M. *Brasseur*, ès noms qu'il agit, un chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. De son côté, M. *Brasseur* s'engage à exécuter, aux clauses et conditions du dit cahier des charges, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, dans un délai de trois ans à partir du décret d'utilité publique à intervenir et conformément à l'avant-projet susvisé, sans préjudice des modifications qui peuvent résulter tant des études définitives que des enquêtes.

3. Les déviations et modifications des voies de communication rencontrées, ainsi que les chemins latéraux et d'accès aux gares, stations et haltes, seront exécutés conformément aux indications et prescriptions du cahier des charges ci-annexé.

4. Il sera payé, à titre de subvention, à la compagnie concessionnaire :

1° Par les communes et propriétaires intéressés, les sommes qui ont été souscrites par eux, et qui s'élèvent à ce jour à 447.000 francs, aux époques et sous les conditions mentionnées dans leurs actes d'engagement, ainsi que les sommes qui pourraient être souscrites ultérieurement ;

2° Par le département, une somme de 450.000 francs, payable en dix-huit termes semestriels consécutifs dont le premier écherra le 1er juillet 1871 et le dernier le 1er juillet 1880 ;

3° Par l'État, la subvention résultant de celles ci-dessus stipulées, par application de la loi du 12 juillet 1865.

Les subventions des communes, des particuliers, des administrations et de l'État seront payées directement à la compagnie concessionnaire.

Les concessionnaires devront justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en travaux et approvisionnements égale aux deux cinquièmes au moins de la somme à recevoir.

5. Le concessionnaire aura la préférence, à conditions égales, sur toute autre compagnie, pour tous les chemins aboutissant sur celui de Nançois-le-Petit à Gondrecourt, qui seraient ultérieurement concédés par le département, et notamment pour celui de Gondrecourt à Neufchâteau.

6. Le concessionnaire aura le droit, après l'obtention du décret d'utilité publique, de constituer une société anonyme pour l'émission des titres, actions et obligations, étant bien entendu que jusqu'à ce moment il reste seul responsable, vis-à-vis du département, de l'exécution du présent traité, et que la compagnie étant constituée, elle deviendra solidairement responsable.

7. La présente concession est faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, qui courront à partir du jour où l'exploitation sera ouverte sur toute la ligne. A l'expiration de ce délai, le chemin de fer, ses accessoires et tout le matériel servant à son exploitation et appartenant à la compagnie, lesquels devront être en bon état d'entretien, deviendront la propriété du département, sans que ce dernier ait à donner à la dite compagnie aucune espèce d'indemnité.

8. Pour garantie de l'exécution du présent traité, M. *Brasseur*, ès noms qu'il agit, devra déposer à la caisse des dépôts et consignations un cautionnement de 100.000 francs en une inscription de rente 3 p. 100 sur l'État.

Le cautionnement sera versé dans les trois mois qui suivront l'obtention du décret d'utilité publique; M. *Brasseur* en percevra les intérêts.

En cas d'inexécution des engagements par lui contractés en ce qui concerne la construction de la ligne, le cautionnement deviendra de plein droit la propriété du département.

M. *Brasseur* pourra disposer de ce cautionnement après la réception définitive et la mise en exploitation de la ligne dûment constatées par le préfet de la Meuse.

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge de M. *Brasseur*.

Fait en double et de bonne foi, à Bar-le-Duc, le 10 décembre 1869.

Signé AYLIC LANGLÉ. Signé H. BRASSEUR.

CAHIER DES CHARGES.

(Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loire (*), sauf pour les articles suivants.)

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt se détachera de la ligne principale de Paris à Strasbourg à la station de Nançois-le-Petit; il se dirigera sur Ligny en traversant la vallée de l'Ornain, qu'il suivra jusqu'à Gondrecourt, en passant près de la ville de Ligny, de Naix, Tréveray et Houdelaincourt, où il franchira l'Ornain pour aboutir à Gondrecourt, où il se terminera à la plate-forme qui existe en aval de la tuilerie, sauf les modifications qui pourraient résulter des études définitives, des enquêtes prescrites par la loi du 3 mai 1841 et des enquêtes spéciales relatives aux stations.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la même date.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucune route ou chemin pu-

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

blic appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau, routes ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile soit sur les cours d'eau ou voies navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Après l'approbation des dispositions projetées pour la modification ou la déviation des routes et chemins rencontrés, et pour la création des chemins latéraux et d'accès, le service départemental se chargera d'exécuter à ses frais la partie de ces travaux qui sera en dehors des dépendances du chemin de fer, les limites de ces dépendances devant être fixées au besoin par l'autorité préfectorale.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

7. . . . .

La largeur en couronne du profil en travers sera de 4m,50.

. . . .

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 350 mètres, sauf aux abords des gares et stations, où il pourra être réduit à 250 mètres. Une partie droite de 80 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elle seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,010 par mètre.

Une partie horizontale de 80 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux sur le même point.

. . . .

9. Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminées par le préfet, la compagnie entendue.

. . . .

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m,01 par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. . . . .

La largeur entre les têtes sera au moins de 4 mètres.

11. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80.

12. . . . .

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 30 degrés.

Chaque passage à niveau établi sur une route nationale ou départementale sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts; néanmoins, il sera établi, les concessionnaires entendus, des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

13. . . . .

Il est bien entendu que le présent article n'apporte aucune dérogation au mode de partage des travaux entre la compagnie concessionnaire et le service départemental, tel qu'il est indiqué à l'article 3.

14. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres entre les têtes.

La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

15. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront 5m,50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails.

La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80.

L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

16. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue, à moins d'en être dispensée par le préfet, de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne, sauf au département à faire état à la compagnie, aux termes de l'article 3, de la valeur des travaux provisoires qui seraient utilisés par lui dans les travaux définitifs. Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

. . . .

Le poids des rails sera de 25 kilogr. au moins sur la voie de circulation.

9. Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

2. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ces projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

1. . . . .

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

. . . .

32. . . . .

Le nombre des trains de voyageurs desservant toutes les stations et haltes sera au moins de deux par jour dans chaque sens. Ces trains pourront être mixtes.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière.

36. . . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

. . . .

37. . . . .

Dans ce cas, la somme de 100.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres et munies de banquettes et dossiers capitonnés (1re classe).	fr. 0,075	fr. 0,035	fr. 0,110
Voitures couvertes et fermées à vitres (2e cl.).	0,055	0,025	0,080
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e cl.).	0,042	0,018	0,060
Enfants. . . — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres, veaux.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,07	0,05	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. —Minerais de fer. — Cailloux et sables.	fr. 0,07	fr. 0,05	fr. 0,12
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,15	0,10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,20	0,10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,00	1,50	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes.	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

42. . . . .

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures ou compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie.

Les concessionnaires pourront délivrer, avec un rabais de 30 p. 100 d'une station de la ligne à une autre, des billets aller et retour valables pour un ou deux jours.

Ils auront la faculté de faire délivrer des billets par les conducteurs de trains en mouvement et d'appliquer le système de contrôle qui leur conviendra.

Ils auront le droit d'organiser des trains de plaisir et de délivrer des cartes d'abonnement valables pour trois, six ou douze mois, à des prix réduits qui seront soumis à l'approbation du préfet.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. Dans les trois mois qui suivront l'obtention du décret d'utilité publique, la compagnie déposera dans la caisse des dépôts et consignations une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825.

La compagnie concessionnaire percevra les intérêts du cautionnement. Le cautionnement sera rendu à la compagnie concessionnaire après la réception définitive et la mise en exploitation de la ligne dûment constatées par le préfet.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Bar-le-Duc pour ses rapports avec l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Meuse.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Meuse, sauf recours au Conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Fait double, à Bar-le-Duc, le 10 décembre 1869.

Approuvé l'écriture ci-dessus :	Approuvé l'écriture ci-dessus :
Pour le concessionnaire,	*Le Préfet de la Meuse,*
Signé H. BRASSEUR.	Signé AYLIC LANGLÉ.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 6 novembre 1872, enregistré sous le n° 615.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 216)

[20 décembre 1872.]

Autorisation relative à l'établissement d'un appareil de mâture.

1° Le sieur *Huet (Marie)* est autorisé à établir sur le quai ouest du port du Tréport un appareil de mâture de la force de 10.000 kilogrammes, pour le mâtage et le démâtage des navires, le chargement et le déchargement des marchandises.

2° L'axe de cet appareil sera placé à 167 mètres de distance de l'axe longitudinal du pont de l'écluse de chasse.

3° Le concessionnaire sera tenu de remettre dans leur état primitif les divers ouvrages qu'il serait obligé de démolir, sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées. Il devra prendre les mesures convenables pour éviter tous les accidents, dont il sera toujours responsable.

Le jour où l'administration des ponts et chaussées procédera à la reconstruction ou à la réparation des murs de quai au droit de la mâture, le concessionnaire devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour préserver son appareil de tout accident, sans entraver la marche des travaux, et, dans aucun cas, l'administration ne sera responsable des avaries qui seraient la conséquence de cette reconstruction ou de cette réparation.

Les abords de la mâture devront être tenus constamment propres et ses agrès en bon état.

4° Lorsque l'usage de la mâture ne sera réclamé par personne, le maître de port pourra faire servir l'emplacement qu'elle occupe à l'accostage ou au déchargement des navires qui ne pourraient trouver de place à quai, en prescrivant les mesures nécessaires pour la conservation de l'appareil.

5° L'usage de la mâture sera livré au public à des conditions égales pour tous, moyennant les prix fixés ci-après, dans l'ordre et suivant le rang d'inscription de chacun :

	fr. c.
Chargement, déchargement de colis d'un poids inférieur à 2.000 kilogrammes, de 1 à 10 tonneaux, par tonneau de 1.000 kilogrammes. .	1,00
Chargement, déchargement de colis d'un poids inférieur à 2.000 kilogrammes, de 11 à 20 tonneaux, par tonneau de 1.000 kilogrammes. .	0,55
Chargement ou déchargement de colis d'un poids inférieur à 2.000 kilogrammes, de 21 tonneaux et au delà, par tonneau de 1.000 kilogrammes.	0,45
Chargement ou déchargement de colis pesant chacun de 2.000 à 3.000 kilogrammes, par 1.000 kilogrammes.	1,55
Chargement ou déchargement de colis pesant chacun de 3.000 à 5.000 kilogrammes, par 1.000 kilogrammes.	2,00
Chargement ou déchargement de colis pesant chacun de 5.000 à 7.000 kiloprammes, par 1.000 kilogrammes.	3,00
Chargement ou déchargement de colis pesant chacun de 7.000 à 10.000 kilogrammes, par 1.000 kilogrammes.	5,00
Embarquement ou débarquement d'une voiture à quatre roues.	8,00
Embarquement ou débarquement d'une voiture à deux roues.	5,00
Embarquement ou débarquement d'un cheval.	5,00
Embarquement ou débarquement d'un bœuf.	2,00
Embarquement ou débarquement d'une chaloupe.	6,00
Embarquement ou débarquement d'un bas mât.	6,00
Embarquement ou débarquement d'un mât de hune ou vergue.	3,00
Embarquement ou débarquement de bois de toute espèce, par stère. .	1,00
Mâtage ou démâtage d'un navire, hunes comprises, au-dessous de 80 tonneaux.	12,00
Mâtage ou démâtage d'un navire, hunes comprises, de 80 à 150 tonneaux.	16,00
Mâtage ou démâtage d'un navire, hunes comprises, de 151 tonneaux et au-dessus.	22,00
Mâtage ou démâtage d'un grand mât ou d'un mât de misaine, pour un navire au-dessous de 80 tonneaux.	6,00
Mâtage ou démâtage d'un grand mât ou d'un mât de misaine, pour un navire de 80 à 150 tonneaux.	9,00
Mâtage ou démâtage d'un grand mât ou d'un mât de misaine, pour un navire de 151 tonneaux et au-dessus.	12,00
Mâtage ou démâtage d'un mât d'artimon ou de beaupré, pour un navire au-dessous de 80 tonneaux.	5,00
Mâtage ou démâtage d'un mât d'artimon ou de beaupré, pour un navire de 80 à 150 tonneaux.	8,00
Mâtage ou démâtage d'un mât d'artimon ou beaupré, pour un navire de 151 tonneaux et au-dessus.	11.00
Pour passer ou dépasser une hune.	6,00

Le concessionnaire est autorisé à traiter de gré à gré avec les capitaines ou armateurs pour toutes les opérations non prévues au tarif.

La main-d'œuvre restera à la charge de ceux qui se serviront

de la mâture et qui seront, d'ailleurs, tenus d'employer le gardien spécial de cet appareil, en lui payant 2f,50 par demi-journée ou 5 francs par journée de dix heures de travail et 0f,60 pour chaque heure en sus de la journée, sans que la rétribution puisse être moindre de 2f,50 pour chaque demi-journée commencée.

Le concessionnaire ne sera tenu de fournir comme apparaux que la chaîne, les poulies et deux estropes.

6° En cas de besoin, le service des ponts et chaussées pourra faire usage des grues sans payement de la location et nonobstant toute inscription antérieure, sans pouvoir toutefois interrompre un chargement ou un déchargement commencé.

7° La perception du tarif indiqué à l'article 5 ci-dessus est autorisée au profit du sieur *Huet* pour une période de quinze ans, à compter de la date du décret de concession. Toutefois, si l'administration jugeait utile de déplacer ou même de supprimer la mâture, elle devrait être enlevée à la première sommation, sans aucune indemnité, aux frais du concessionnaire.

8° Le concessionnaire payera à l'État, pour l'emplacement de la mâture, une redevance de 10 francs par an.

9° Le poids maximum que pourra lever la mâture sera indiqué vers les deux côtés de la flèche en chiffres et lettres blanches, sur fond noir, de 0m,10 à 0m,12 de hauteur. Toute avarie résultant de l'enlèvement de poids supérieurs restera à la charge des personnes qui auront ainsi employé la mâture.

10° Le tarif stipulé à l'article 5 ci-dessus pourra être abaissé par le concessionnaire pour une ou plusieurs classes de marchandises; les réductions ainsi consenties devront être appliquées à tous les produits placés dans des conditions similaires; ces réductions devront, d'ailleurs, être homologuées par des arrêtés du préfet de la Seine-Inférieure. Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après le délai d'une année.

11° L'administration se réserve le droit d'établir pour son usage, dans toutes les parties du port, toute espèce de machine ou apparaux de la mâture autorisée par le présent décret et de concéder l'établissement de machines de cette nature avec ou sans droit de péage, sans que le concessionnaire puisse réclamer aucune indemnité.

(N° 217)

[15 janvier 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 25 avril 1868;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion directe donnée, le 18 octobre 1872, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre;

Vu les délibérations, en date des 28 avril 1869, 2 novembre 1871, 10 avril et 25 août 1872, par lesquelles le conseil général du département de la Charente-Inférieure a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné ainsi que sa concession aux sieurs *Richard* et *Desgranges*, et voté les voies et moyens nécessaires pour payer la subvention par lui accordée;

Vu les conventions passées, les 12 février et 16 octobre 1872, entre le préfet du département et les sieurs *Richard* et *Desgranges*, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 1er août 1872;

Vu la lettre du ministre des finances, du 8 novembre 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 5 décembre 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan.

2. Le département de la Charente-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin et de son embranchement, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions des conventions passées les 12 février et 16 octobre 1872, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Charente-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget du ministère des travaux publics, une subvention de 750.300 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872, le 12 février,

Entre le préfet du département de la Charente-Inférieure, agissant au nom du département,

D'une part;

Et MM. *Louis Richard*, ingénieur principal de la compagnie des chemins de fer des Charentes, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Billault, n° 31, et *Hubert Desgranges*, ingénieur civil, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant également à Paris, boulevard Haussmann, n° 135,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet de la Charente-Inférieure concède, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à MM. *Richard* et *Desgranges*, qui l'acceptent, un chemin de fer de Pons à Royan avec embranchement sur la Tremblade.

Cette concession est faite aux clauses et conditions qui seront déterminées dans un cahier des charges identique à celui adopté pour la ligne de Barbezieux à Châteauneuf (Charente), sauf les exceptions stipulées dans la convention ci-annexée.

2. De leur côté, MM. *Richard* et *Desgranges* s'engagent à construire et à exploiter le chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans le délai de deux ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

3. La présente concession est faite moyennant une subvention de 20.000 francs par kilomètre, payable par le département au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur états de situation trimestrielle dressés par les concessionnaires, vérifiés et approuvés par l'administration départementale.

4. La subvention dont il est question au présent article ne comprend pas la part de l'État, dont la quotité, aux termes de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, peut être de 10.000 francs par kilomètre, soit, pour les 71 kilomètres, de 710.000 francs.

Le département n'entend garantir ni le taux de cette subvention, ni le terme de payement, que l'État seul déterminera.

5. En outre des subventions mentionnées aux deux précédents articles, les concessionnaires recevront la subvention de 260.000 francs déjà votés par diverses communes et dont le département s'engage à faire le recouvrement à leur profit, sans garantie de sa part et sans frais à sa charge.

6. Dans le cas où les concessionnaires n'obtiendraient aucune subvention de l'État, les tarifs spécifiés au cahier des charges et comportant des réductions en faveur des transports de l'État ou des agents des services publics seront rétablis au taux général, conformément aux règlements en vigueur.

7. Le département stipule, en faveur du préfet, des sous-préfets, du secrétaire général et des agents des routes départementales, des chemins vicinaux et des enfants assistés, la gratuité de transport sur la ligne concédée.

8. Les concessionnaires s'engagent à rembourser les frais d'études faits par

une compagnie locale, sur la remise qui leur sera faite des plans, projets et documents constatant ces études, ainsi que des listes de souscription tant des particuliers que des communes.

9. Pour la construction et l'exploitation du chemin concédé, les concessionnaires, en restant engagés vis-à-vis du département, se réservent la faculté de former une société anonyme à laquelle ils transmettront les droits et obligations résultant de la présente convention.

10. La présente convention ne sera définitive qu'après sa ratification par le conseil général de la Charente-Inférieure, la confirmation des votes des communes relatifs aux subventions et la déclaration d'utilité publique.

11. Pour l'exécution du présent acte, MM. *Richard* et *Desgranges* font élection de domicile à Saintes.

Fait double, à la Rochelle, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :
Signé RICHARD.

Approuvé l'écriture :
Signé H. DESGRANGES.

Approuvé l'écriture :
Le Préfet de la Charente-Inférieure,
Signé TH. TENAILLE-SALIGNY.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 15 janvier 1873, enregistré sous le n° 3.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

AVENANT A LA CONVENTION DU 12 FÉVRIER 1872.

L'an 1872, le 16 octobre,

Entre le préfet du département de la Charente-Inférieure, agissant au nom du département,

D'une part;

Et MM. *Louis Richard*, ingénieur principal de la compagnie des chemins de fer des Charentes, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Billault, n° 31, et *Hubert Desgranges*, ingénieur civil, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant également à Paris, boulevard Haussmann, n° 135.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

L'article 5 de la convention intervenue le 12 février dernier entre les susnommés et qualifiés est modifié comme ci-après :

« En outre des subventions mentionnées aux deux précédents articles, les « concessionnaires recevront la subvention de 80.600 francs votée par diverses « communes et celle éventuelle de 115.500 francs promise en principe par « d'autres communes, mais dont la réalisation n'est pas encore assurée.

« Le département s'engage à faire le recouvrement des dites subventions

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres et munies de banquettes et dossiers capitonnés (1re classe).	0,075	0,035	0,110
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (2e cl.).	0,055	0,025	0,080
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e cl.).	0,042	0,018	0,060
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres, veaux.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,07	0,05	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
4ᵉ classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais.—Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. —Minerais de fer. — Cailloux et sables.	fr. 0,07	fr. 0,05	fr. 0,12
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,15	0,10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,20	0,10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,00	1,50	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes.	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

« au profit des concessionnaires, sans garantie de sa part et sans frais à sa « charge. »

Fait double, à la Rochelle, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé H. Desgranges.
Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Richard.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Pour le Préfet :
Le Secrétaire général,
Signé de Riencourt.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 15 janvier 1873, enregistré sous le n° 3.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

CAHIER DES CHARGES.

(Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.)

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de la Seudre partira d'un point à déterminer près la station de Pons, sur le chemin de fer des Charentes, passera par ou près Gémozac, Cozes, Saujon, pour aboutir à Royan et à la Tremblade.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus, à partir du décret déclaratif d'utilité publique ; ils seront terminés dans un délai de deux ans, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit ; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Ces projets comprendront notamment :

Un plan cadastral à l'échelle de un dix-millième ;

Un profil en long et les profils en travers types ;

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à la rencontre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une note explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets seront justifiées.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat et du département.

5. Les terrains seront acquis et les travaux seront exécutés pour une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plusieurs voies.

6. Cet article est semblable à l'article 7 du cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local, auquel on a renvoyé par une note mise en tête du présent cahier des charges, sauf pour ce qui suit:

Dans les parties en remblai on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur. Cette disposition est obligatoire en déblai comme en remblai.

7. Article semblable aux trois premiers paragraphes de l'article 8 du cahier des charges précité.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer des Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que $4^m,50$ de largeur entre les pieds-droits, au niveau des rails, et $4^m,80$ de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensible sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de 45 degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris fermés de trois côtés seulement et munis de banquettes.

Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts, sans aucun aménagement particulier, aux points où cela lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin où elle le jugera utile.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m,03 pour les routes nationales, et 0m,05 pour les chemins vicinaux et pour les routes départementales.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

13. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera de 0m,80.

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer; cependant, pour les aqueducs dont l'ouverture ne dépassera pas 0m,70, des châssis en bois pourront être admis par l'administration.

16. Le poids des rails en fer est fixé à 26 kilogrammes par mètre courant sur la voie de circulation; toutefois, ce poids pourra être réduit jusqu'à 16 kilogrammes pour les parties de voies sur lesquelles les machines ne doivent pas circuler.

17. Article en tout semblable à l'article 21 du cahier des charges précité.

18. Article en tout semblable à l'article 22 du cahier des charges précité.

19. Article semblable à l'article 23 du cahier des charges précité, auquel il faut ajouter le paragraphe suivant :

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages causés par cette traversée aux concessionnaires de la mine seront à la charge du concessionnaire du chemin de fer.

19 *bis*. Article identique à l'article 24 du cahier des charges précité.

20. Article semblable à l'article 25 du cahier des charges précité.

21. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

22. Article semblable à l'article 27 du cahier des charges précité.

23. Le premier paragraphe de cet article est semblable au premier paragraphe de l'article 28 du cahier des charges précité, mais les autres paragraphes sont ainsi conçus :

Elle fera dresser également à frais communs avec le département, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée à frais communs avec le département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront parties intégrantes du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

24. Article ne différant de l'article 29 du cahier des charges dont il s'agit que par le § 4 qui manque ici, et par le troisième paragraphe ainsi conçu :

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 33.

25. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins et où des barrières seront jugées indispensables.

26. La compagnie sera autorisée à employer soit des machines locomotives-

tenders, soit des machines locomotives avec tenders séparés, construites d'ailleurs sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins; toutefois, la première classe sera facultative pour la compagnie.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

L'intérieur des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction. La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

27. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet et le nombre des trains qui devront être établis pour le service journalier de la ligne.

28. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

29. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

30. Article semblable à l'article 35 du cahier des charges précité.

31. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits annuels nets obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 30 ci-dessus.

32. Article ne différant de l'article 37 du susdit cahier des charges que par le paragraphe suivant :

Le cautionnement dont il est question à l'article 37 deviendra la propriété du département.

Les articles 33 et 34, correspondant aux articles 39 et 40 du susdit cahier des charges, sont respectivement semblables à ces derniers.

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

35. En sus des subventions accordées par l'État, par le département et les communes à la compagnie concessionnaire par le traité en date de ce jour, et pour l'indemniser des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres, avec banquettes rembourrées, avec ou sans impériales (2e classe)	0,055	0,025	0,08
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à vitres, avec banquettes (2e classe)	0,042	0,018	0,06
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payeront rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payeront demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,070	0,030	0,100
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,040
Moutons, agneaux, brebis, chèvres	0,010	0,010	0,020
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14

SUITE DU TARIF.	PRIX. de péage.	de transport.	Totaux.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	fr. 0,06	fr. 0,04	fr. 0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,045	0,035	0,08
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,15	0,10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,20	0,10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,00	1,50	4,50
Tender de plus de 10 tonnes.	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus par tonne de chargement et par kilomètre	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

. . . .

36. La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs de trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

37 et 38. Ces articles sont respectivement identiques aux articles 42 et 43 du cahier des charges précité.

39. Cet article ne diffère que par le premier paragraphe (ci-après énoncé) de l'article 44 du cahier des charges précité.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 40 et 41 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1re classe du tarif ci-dessus.

40, 41, 42, 43, 44, 45 et 46. Ces articles sont en tout respectivement semblables aux articles 45, 46, 47, 48, 49, 50 et 51 du cahier des charges précité.

47. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

48, 49, 50, 51 et 52. Ces articles sont identiques et correspondent aux cinq articles 53, 54, 55, 56 et 57 du cahier des charges précité.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Les articles 53 à 59 correspondent aux articles 58, 59, 60, 61, 62, 63 et 64 du cahier des charges précité.

60. Il sera retenu un dixième sur les payements à faire par l'État, le département et les communes à titre de subventions, sans que la retenue totale puisse excéder le vingtième de l'ensemble de ces subventions. Cette retenue restera consignée à titre de cautionnement et ne sera payée à la compagnie qu'au moment de l'ouverture complète de la ligne.

61. La compagnie concessionnaire fait élection de domicile à Saintes.

62. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

63. Le présent cahier des charges et les conventions y annexées ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à la Rochelle, le 12 février 1872.

Les Concessionnaires,
Signé Richard.
Signé H. Desgranges.

Le Préfet de la Charente-Inférieure,
Signé Th. Tenaille-Saligny.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 15 janvier 1873, enregistré sous le n° 3.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 218)

[18 janvier 1873.]

Prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12. — Pont de Lucey. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12, de Seyssel à Châtillon et à Bellegarde, entre Bellegarde et la Haute-Savoie, et de construction du pont de Lucey sur la perte du Rhône, suivant la direction indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Le décret du 8 février 1860 est rapporté en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 219)

[10 février 1873.]

Rectification des routes départementales de la Haute-Saône, n° 1 et n° 2. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification des routes départementales de la Haute-Saône, n° 1, de Vesoul à Auxonne, et n° 2, de Gray à Dôle, à l'entrée du village de Pesmes, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 220)

[10 février 1873.]

Agrandissement de la gare des marchandises de Pont-de-Briques. — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la gare des marchandises de Pont-de-Briques (ligne d'Amiens à Boulogne), conformément aux indications du plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 23 mai 1872, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Les terrains nécessaires à cet agrandissement devront être expropriés dans un délai de deux ans, à partir du dit décret. Pour l'acquisition de ces terrains, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui résultent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

(N° 221)

[10 février 1873.]

Autorisation relative à l'établissement d'une cale de radoub.

L'article 5 du décret du 7 avril 1866, qui autorise les sieurs *Labat* et *Moulinié* à établir au port de Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne, à Lormont, une cale de radoub pour la réparation des navires, est modifié ainsi qu'il suit :

Les permissionnaires sont autorisés à percevoir les taxes suivantes pour les navires qui feront usage de leur cale de radoub :

NAVIRES A VOILES.

	fr. c.
Pour haler un navire sur la cale et l'y mettre à sec, y compris les frais de coussins, arcs-boutants et accores pour le maintenir, par tonneau de jauge, 75 centimes, ci.	0,75
Pour remettre à flot un navire, y compris toutes les fournitures et dépenses nécessaires pour cette opération, par tonneau de jauge, 60 centimes, ci.	0,60
Pour chaque jour de séjour, y compris la fourniture des chevalets nécessaires pour les réparations :	
1° Si le navire reste trente jours au plus, y compris ceux d'entrée et de sortie, par tonneau de jauge et par journée, 50 centimes, ci.	0,50
2° Si le navire reste plus de trente jours, il ne sera perçu, à partir du trente et unième jour, que 20 centimes, ci.	0,20

Nota. Le tonnage des navires à voiles sera fixé d'après la jauge officielle de la douane française.

NAVIRES A VAPEUR.

Pour haler un navire sur la cale et l'y mettre à sec, y compris les frais de coussins, arcs-boutants et accores pour le maintenir, par force de cheval, 4 francs, ci.	4,00
Pour remettre à flot un navire, y compris toutes les fournitures nécessaires pour cette opération, par force de cheval, 3f,20, ci.	3,20
Pour chaque jour de séjour, y compris la fourniture des chevalets nécessaires pour les réparations :	
1° Si le navire reste dix jours au plus, y compris ceux d'entrée et de sortie, par force de cheval et par journée, 2 francs, ci.	2,00
2° Si le navire reste trente jours au plus, il ne sera perçu, à par-	

fr. c.

tir du onzième jour, que 1f,50 par jour, ci. 1,50

3° S'il reste plus de trente jours, il ne sera perçu, à partir du trente et unième jour, que 1 franc par journée, ci. 1,00

Les permissionnaires sont autorisés à refuser les navires à voiles ou à vapeur dont la réparation exigera une occupation de la cale excédant vingt jours.

Les dispositions du même article qui sont relatives aux prix applicables à tous les navires sont maintenues.

Les autres dispositions du décret du 7 avril 1866 sont également maintenues.

CIRCULAIRES.

(N° 222)

[7 août 1873.]

Plans d'alignements des traverses départementales.

CIRCULAIRE N° 3.

Monsieur le Préfet, l'application de la loi du 10 août 1871 a fait naître la question de savoir si cette loi a eu pour effet d'investir les conseils généraux du droit de statuer définitivement sur les plans d'alignements des traverses des routes départementales.

La question présentant une certaine gravité, j'ai cru devoir, afin de lever tous les doutes, la soumettre à l'examen du Conseil d'État.

Le Conseil (section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères) a été d'avis que la loi du 10 août 1871 n'a pas conféré aux conseils généraux des départements le droit de prendre des délibérations exécutoires sur les plans d'alignements des traverses des routes départementales; mais qu'il convient que les conseils généraux soient appelés à donner leur avis sur ces plans avant que le Gouvernement les approuve par décrets délibérés en Conseil d'État.

Je ne crois pas devoir reproduire ici les motifs qui ont déter-

miné le Conseil : vous les trouverez énoncés dans la délibération dont j'ai l'honneur de vous adresser une ampliation. Du reste, ces motifs me paraissent fondés, et je pense qu'il y a lieu de se conformer à l'avis de la section.

Ainsi, désormais lorsqu'un plan d'alignements de traverse de route départementale aura subi les formalités d'enquête et de publication déterminées par les règlements, lorsque la commission d'enquête et le conseil municipal de la commune auront délibéré, en un mot, lorsque l'instruction sera assez avancée pour que le conseil général soit à même d'examiner en pleine connaissance de cause et les dispositions projetées et les observations dont elles auront pu être l'objet, vous voudrez bien, Monsieur le Préfet, placer le dossier sous les yeux du conseil général. Après cet examen, MM. les ingénieurs résumeront, comme de coutume, les phases de l'affaire dans un rapport spécial, et vous me transmettrez le tout avec votre avis en forme d'arrêté.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire. J'en adresse ampliation à MM. les Ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. Deseilligny.

CONSEIL D'ÉTAT.

Avis de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères.

Question de savoir si la loi du 10 aout 1871 a modifié la législation antérieure en matière d'alignements.

La section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères du Conseil d'Etat qui, sur le renvoi ordonné par M. le ministre des travaux publics, a été appelé à donner son avis sur les deux questions suivantes :

1° La loi du 10 août 1871 a-t-elle conféré aux conseils généraux le droit de prendre des délibérations exécutoires sur les projets généraux d'alignements des traverses des routes départementales ?

2° Depuis la promulgation de la dite loi, appartient-il toujours au Ministre des Travaux publics d'instruire les projets de décrets relatifs aux alignements généraux des traverses des routes départementales et de consulter le conseil général des ponts et chaussées sur le mérite des dits projets ?

Vu les rapports des ingénieurs du Calvados, en date des 5 et 6 juillet 1872; la lettre du Préfet du même département, en date du 13 juillet 1872; la lettre du Ministre des Travaux publics, en date du 22 juillet 1872; la lettre du Préfet de la Haute-Savoie, en date du 13 décembre 1872;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 6 novembre, 21 novembre et 26 décembre 1872;

Vu l'édit de décembre 1607; l'arrêt du Conseil du 27 février 1765, et l'ordonnance royale du 17 juillet 1781;

Vu le décret du 16 décembre 1811;

Vu la loi du 10 mai 1838, article 4, § 2, la loi du 18 juillet 1866, article 1, § 1, articles 6 et 9; la loi du 10 août 1871, articles 44, 46, §§ 1, 6, 8 et 9, articles 47, 50, 59, 61, 86;

Sur la première question :

Considérant qu'aucun des textes de la loi du 10 août 1871 ne reconnaît expressément aux conseils généraux le droit de statuer sur les plans d'alignements des routes départementales;

Que si les pouvoirs conférés à ces conseils par la loi sont très-étendus, ils ne comprennent pas l'ensemble des attributions qu'exerçait antérieurement le pouvoir exécutif à l'égard de ces routes;

Qu'en effet, l'article 46 donne bien, dans ses §§ 6 et 8, aux conseils généraux le droit de classer les routes départementales, de les déclasser, d'arrêter leur direction et de statuer sur les projets, plans et devis de travaux à exécuter pour leur construction, leur rectification ou leur entretien; mais qu'il n'appartient qu'au Gouvernement de déclarer d'utilité publique les travaux de construction et de rectification; que le législateur l'a expressément décidé en repoussant une disposition insérée dans l'article 44, qui donnait aux conseils généraux le pouvoir d'autoriser l'expropriation pour tous les travaux départementaux;

Considérant que les résultats des actes qui approuvent les plans d'alignements sont analogues à ceux des décrets qui déclarent qu'un travail est d'utilité publique; que même, dans bien des cas, ils sont préjudiciables à la propriété privée; qu'en effet, non-seulement l'administration est autorisée à acquérir tous les

terrains et bâtiments qui font saillie sur l'alignement, mais que les bâtiments sont frappés d'une servitude par suite de laquelle il est interdit de les réconforter et que, au jour où le propriétaire les rebâtit, l'indemnité qui lui est due n'est calculée qu'à raison du terrain qu'il cède à la voie publique;

Qu'en l'absence d'une disposition expresse de la loi, on ne peut admettre que les conseils généraux aient le pouvoir de statuer définitivement sur les plans d'alignements; que la question ne s'est jamais soulevée sous le régime de la loi du 18 juillet 1866, dont l'article 1er contenait des dispositions semblables à celles de l'article 46 de la loi du 10 août 1871;

Mais considérant que, lorsqu'il s'agit d'apprécier les besoins de la circulation locale et de faire des dépenses qui doivent retomber à la charge des départements, il est difficile d'admettre que les conseils généraux ne soient pas appelés à en délibérer, et qu'en dépit du silence de la loi de 1871, il paraît nécessaire de faire la part des conseils généraux, en même temps que celle du pouvoir exécutif, dans le règlement des alignements des routes départementales;

Qu'en conséquence, il paraît conforme à l'esprit de la loi de soumettre aux conseils généraux les plans d'alignements des routes départementales, afin d'obtenir l'avis de ces conseils par application du dernier alinéa de l'article 50 de la loi du 10 août 1871;

Sur la deuxième question :

Considérant que, par suite de la solution qui vient d'être donnée à la première question, la seconde question n'a plus d'intérêt;

EST D'AVIS :

Que la loi du 10 août 1871 n'a pas conféré aux conseils généraux des départements le droit de prendre des délibérations exécutoires sur les plans d'alignements des traverses des routes départementales, mais qu'il convient que les conseils généraux soient appelés à donner leur avis sur ces plans avant que le Gouvernement les approuve par décrets délibérés en Conseil d'État.

Signé CH. GOMEL, *rapporteur;*
LÉON AUCOC, *président;*
A. DELABARRE, *secrétaire.*

(N° 223)

[16 août 1873.]

Listes des jurés d'expropriation.

CIRCULAIRE N° 4.

Monsieur le Préfet, l'article 29 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, stipule que les listes des jurés en matière d'expropriation seront faites par sélection sur les listes des jurés en matière criminelle, et c'est ainsi qu'il a été procédé sans difficulté, sous l'empire de diverses lois successives, depuis l'établissement du suffrage universel en matière politique.

Mais la loi du 21 novembre 1872 est venue modifier le système de formation des listes des jurés en matière criminelle; ces listes sont aujourd'hui dressées, non plus par l'administration, mais par la magistrature, soit par le premier président de la cour d'appel, soit par le président du tribunal chef-lieu d'assises, et c'est au greffe, soit de la cour, soit du tribunal, que cette liste est conservée.

Cette modification ne change évidemment rien au mode de procéder pour la formation des listes des jurés d'expropriation; MM. les Préfets devront seulement, à l'époque de la session d'août des conseils généraux, réclamer communication des listes des jurés en matière criminelle des magistrats qui en sont dépositaires, et, pour que cette communication ne rencontre aucune difficulté, M. le Ministre de la justice vient, sur ma demande, d'adresser, à la date du 13 de ce mois, des instructions à cet égard à MM. les procureurs généraux.

J'ai cru devoir, Monsieur le Préfet, vous donner avis de ces circonstances.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
A. DESEILLIGNY.

(N° 224)

[12 août 1873.]

Monsieur le Préfet, au moment où les conseils généraux vont se réunir, le Gouvernement croit utile de vous faire connaître sa pensée au sujet des questions de chemins de fer sur lesquelles vous pourrez être consulté.

Il n'ignore pas combien tous les départements sont impatients de voir achever les lignes en cours d'exécution; entreprendre celles qui, bien que concédées, ne sont pas encore commencées; concéder les chemins projetés à titre d'intérêt général, et déclarer d'utilité publique les chemins beaucoup plus nombreux dont l'établissement a été voté par les conseils généraux à titre d'intérêt local, aux termes de la loi du 12 juillet 1865.

Nous comprenons cette légitime impatience : nous savons qu'elle est justifiée par les immenses services que les chemins de fer sont appelés à rendre; nous avons réussi déjà à donner satisfaction à plusieurs des vœux exprimés par les départements et nous nous préparons à le faire encore; mais nous désirons que les conseils généraux n'oublient pas les principes de prudence financière que les malheurs de la France lui ont imposés.

L'exécution des lignes concédées et encore inachevées a été la première à en souffrir. Les deux énormes emprunts que notre pays a dû réaliser ont rendu beaucoup plus difficile le placement des obligations, même de celles des grandes compagnies de chemins de fer les plus haut placées dans le crédit public.

Cette situation, déjà grave par elle-même, s'est compliquée encore par la nécessité dans laquelle se sont trouvés le Gouvernement et l'Assemblée, depuis deux ans, de n'inscrire au budget ni les annuités représentatives des subventions allouées pour la construction de nouvelles lignes, ni les sommes dues annuellement aux compagnies à titre de garantie d'intérêt.

Les compagnies ont dû couvrir cette garantie par l'émission d'obligations, et affecter par cela même une somme moins importante à l'exécution des travaux neufs.

Cette indication m'a paru nécessaire, Monsieur le Préfet, pour expliquer comment le Gouvernement qui nous a précédés et le Gou-

vernement actuel ont été amenés à user de tolérance pour les délais d'exécution de plusieurs lignes qui, aux termes des cahiers des charges, auraient dû être depuis longtemps terminées.

Dans quelques circonstances même, ce délai a dû être prorogé par décret, afin de maintenir aux compagnies le droit d'expropriation qu'elles auraient perdu par suite de l'expiration du terme fixé par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Nous avons lieu d'espérer que la période des retards ou des ajournements est terminée, et que les compagnies pourront, dans plusieurs cas, devancer les délais qui leur ont été impartis en dernier lieu. Il faut pour cela que, grâce au classement de l'emprunt, le marché des obligations se raffermisse ; il faut surtout que le progrès des idées d'ordre et de modération développe le mouvement des affaires et amène l'amélioration du crédit public.

Cette amélioration nous a paru déjà assez marquée pour nous permettre d'engager quelques entreprises nouvelles. Le Gouvernement précédent avait lui-même fixé le moment de cette reprise à l'époque où l'évacuation du territoire serait près de s'accomplir. Nous n'avons pas voulu, pour notre part, tarder davantage à donner satisfaction aux légitimes désirs des populations, et nous avons, dans cet esprit, proposé à l'Assemblée un projet de loi qui doit assurer l'exécution de 600 kilomètres environ de nouveaux chemins de fer.

Parmi toutes les demandes adressées au Gouvernement et dignes de son attention, le choix eût été difficile ; mais il s'est trouvé fixé à l'avance par les lois et les conventions de 1868 qui avaient concédé à titre éventuel, sous la réserve d'une déclaration ultérieure d'utilité publique, un certain nombre de chemins de fer, en réglant les conditions de subvention et de garantie d'intérêt. Nous avons proposé la concession définitive de toutes ces lignes aux compagnies qui en avaient reçu la concession éventuelle.

En même temps, nous avons proposé la concession par voie d'adjudication de deux chemins de fer compris dans la loi du 18 juillet 1868, qui autorisait la construction de dix-sept lignes nouvelles. Il ne restera plus, pour compléter l'exécution de cette loi, qu'à pourvoir à la concession de quatre chemins dont les tracés ne sont pas encore complétement arrêtés.

L'ensemble de ces propositions a été approuvé par le Conseil d'État, et est soumis en ce moment à l'Assemblée nationale.

D'un autre côté, la loi récemment votée pour régulariser la situation de la compagnie de l'Est a concédé à cette compagie 358 kilomètres qui doivent reconstituer sur notre territoire le réseau

malheureusement mutilé de nos voies ferrées. Si nous ajoutons à ces nouvelles concessions de. . . . . kilom. 358
la longueur des lignes proposées en ce moment à l'Assemblée, ci. 606
et la ligne de Tours à Montluçon, qui est l'objet d'un projet de loi spécial à l'état de rapport, ci. 210
on obtient un total de. 1.174
dont l'exécution sera accueillie, nous en sommes assurés d'avance, avec la plus vive satisfaction par les localités desservies, et aussi par cette nombreuse et intéressante population dont l'existence est consacrée aux travaux des chemins de fer et aux grandes industries françaises auxquelles ces chemins donnent un si puissant aliment.

L'état de nos finances ne permettait pas d'engager de plus nombreuses entreprises de chemins de fer subventionnés par l'État; mais plusieurs lignes d'intérêt général ont été demandées sans subvention et sans garantie d'intérêt, et nous avons dû examiner avec une grande attention les propositions qui nous ont été faites dans ces conditions. En nous livrant à ce travail, nous avons éliminé ceux de ces chemins qui ne nous paraissaient pas répondre à des intérêts sérieux, ou ceux qui, formant en quelque sorte double emploi avec des chemins construits et exploités par les grandes compagnies, pouvaient compromettre les intérêts de l'État, qui se trouve associé au résultat financier de cette exploitation par des garanties d'intérêts dont la charge annuelle s'élève en ce moment à près de 40 millions.

Mais en dehors de cette concurrence directe et illimitée, dangereuse à la fois pour le crédit de l'État et pour celui de l'industrie des chemins de fer à laquelle le public n'a pas craint de confier des capitaux qui représentent aujourd'hui une somme de près de 9 milliards, nous avons cru qu'il y avait lieu d'accueillir des offres sérieuses pour des lignes présentant des abréviations de distance ou desservant soit des contrées jusqu'ici insuffisamment dotées, soit des chefs-lieux d'arrondissement qui ne sont pas encore rattachés au grand réseau des chemins de fer, soit des centres d'industrie qui ont pris depuis quelques années de grands développements.

Des conventions provisoires viennent d'être préparées dans ce but par le Ministère des travaux publics, ou sont à la veille de l'être. Elles seront soumises au Conseil d'État et à l'Assemblée nationale, dès la reprise de leurs travaux. L'ensemble des lignes d'intérêt général, dont ces conventions assureront l'établissement, sans

aucun concours financier de l'État, comprend une longueur d'environ 1.620 kilomètres et traverse trente départements.

Quand ces lignes et celles qui ont été antérieurement proposées à l'Assemblée s'ajouteront au réseau déjà concédé, ce réseau atteindra une longueur totale de 25.200 kilomètres, sur lesquels 18.300 kilomètres sont en exploitation.

J'arrive aux chemins de fer d'intérêt local exécutés en vertu de la loi du 12 juillet 1865.

Ici les demandes sont tellement multipliées, un si grand nombre de projets, dont plusieurs ne sont même pas encore parvenus à l'Administration centrale, ont été l'objet d'études préparatoires ou de votes de conseils généraux, qu'on pourrait être porté à croire que la loi de 1865 n'a reçu jusqu'ici qu'une exécution illusoire par suite des obstacles qu'aurait apportés l'Administration à la déclaration d'utilité publique des chemins votés par les départements.

Cette opinion ne serait nullement fondée, et pour le démontrer, je ne crois pouvoir mieux faire que de mettre sous vos yeux quelques chiffres qui présentent la situation générale des chemins de fer d'intérêt local.

Dès la promulgation de la loi du 12 juillet 1865, plusieurs départements se mirent en mesure d'en recueillir le bénéfice. Au mois de juin 1866, des chemins de fer d'intérêt local étaient déclarés d'utilité publique dans les départements de l'Eure, de Saône-et-Loire, du Jura. A partir de cette époque, les décrets déclaratifs d'utilité publique se sont succédé sans autre interruption que celle qu'ont amenée les désastres de 1870 et 1871; et, aujourd'hui, trente-sept départements sont dotés d'un réseau de chemins de fer présentant ensemble un développement de 3.205 kilomètres. Sur cette longueur, 742 kilomètres étaient en exploitation à la fin de l'année 1872, et l'on prévoit l'achèvement, dans le cours de la campagne de 1873, de 636 kilomètres, de sorte qu'à la fin de la présente année la longueur totale exploitée serait de près de 1.400 kilomètres.

Les départements ont alloué pour l'exécution de ces entreprises des subventions montant ensemble à 92 millions environ, et l'État, de son côté, s'est imposé, pour le même objet, des sacrifices dont le montant s'élève à 38.500.000 francs, et sur lesquels il reste à solder, à partir de l'exercice 1874, une somme d'environ 14 millions de francs.

Les chiffres qui précèdent démontrent suffisamment que la loi de 1865 a reçu dans une mesure convenable son application régulière. En ce qui me touche personnellement, j'ai pu mener à fin

depuis le 24 mai la déclaration d'utilité publique de 410 kilomètres desservant sept départements. Mon administration s'occupe en outre, en ce moment, de poursuivre la déclaration d'utilité publique d'un grand nombre de nouveaux chemins d'intérêt local, dont l'instruction est complète, et qui n'attendent que l'examen du conseil général des ponts et chaussées et la délibération du Conseil d'État pour aboutir à un décret déclaratif de l'utilité publique.

Dans des questions aussi délicates, j'ai cru nécessaire, d'accord avec M. le Ministre de l'intérieur, de nous appuyer en toute circonstance sur l'avis du Conseil d'État, dont les lumières et la haute impartialité donnent à tous les intérêts engagés de si précieuses garanties.

Ce conseil a eu avant tout à se prononcer sur une question toujours difficile à résoudre : je veux parler de la distinction à établir entre les chemins d'intérêt local et ceux d'intérêt général. Il est arrivé que, sous le nom d'intérêt local, on a demandé soit des lignes qui, par l'importance des grands centres de population qu'elles desservent, présentent un caractère incontestable d'intérêt général, soit des lignes qui, se prolongeant sur le territoire de plusieurs départements, devaient constituer de véritables réseaux dont la création, à titre d'intérêt local, s'éloignaient profondément de la pensée qui a dicté la loi de 1865. Déclarer par un simple décret l'utilité publique des chemins de fer qui présentent un tel caractère serait empiéter sur le domaine du pouvoir législatif, qui, seul, aux termes de la loi du 3 mai 1841, confirmée par celle du 27 juillet 1870, doit statuer sur l'exécution des grands travaux publics. Nous avons dû, dans cette question spéciale, nous appuyer tout particulièrement sur la jurisprudence du Conseil d'État.

Cette jurisprudence a eu également à fixer un point d'une haute importance : c'est la proportion à établir entre le capital actions et le capital obligations. Le titre représentatif des obligations des chemins de fer a conquis en France, par la sécurité qui y a toujours été attachée, une popularité et un crédit qu'il importe de sauvegarder, non-seulement dans un intérêt d'ordre public, mais aussi pour conserver à l'industrie des chemins de fer les ressources qui seules lui permettront d'achever son œuvre.

Enfin mon administration, avant de statuer définitivement sur les projets qui lui sont soumis, doit se mettre d'accord avec le ministère de la guerre ; il est impossible, en effet, que les chemins de fer d'intérêt local ne soient pas, comme ceux d'intérêt général, soumis à un examen sérieux au point de vue des considérations militaires.

Cet ensemble de contrôles successifs explique les délais qu'entraîne nécessairement l'instruction de ces importantes affaires.

J'ose compter, Monsieur le Préfet, que les conseils généraux voudront bien apprécier l'utilité des règles que l'Administration s'est imposées, d'accord avec le Conseil d'État, pour donner une légitime satisfaction à tous les intérêts qui se rattachent à l'application de la loi du 12 juillet 1865.

Je leur demande aussi d'apporter une grande prudence dans le vote de concessions nouvelles. Indépendamment des lignes déjà concédées, et dont j'ai donné plus haut les chiffres, il reste près de 7.000 kilomètres votés par les départements à soumettre à une instruction régulière. Quelque diligence que mon administration puisse apporter à l'expédition de ces affaires, il est une limite qu'on ne peut raisonnablement dépasser, sans que l'activité fasse place à la précipitation.

Il est une limite aussi que nous impose l'état financier du pays. Le capital national, qui a si merveilleusement réussi à acquitter les charges écrasantes de la guerre, ne peut se reconstituer que successivement par l'épargne annuelle. Si nous dépassions la mesure de ce qui peut être utilement fourni par le concours de tous, nous nous exposerions à compromettre toute notre œuvre. Le crédit des chemins de fer diminuerait par l'excès des titres mis en circulation, et nous finirions, pour avoir voulu aller trop vite, par avoir un retard au lieu d'une avance.

C'est cet esprit qui me paraît devoir présider à l'examen des nouveaux projets. J'en excepte, bien entendu, ceux qui se présentent dans des conditions toutes spéciales d'utilité ou d'urgence, et ceux qui, décidés en principe depuis plusieurs années, ont subi dans l'instruction locale un retard accidentel.

La situation que l'État est obligé de prendre vis-à-vis de ces lignes nouvelles est un motif de plus pour justifier la réserve que je crois devoir demander aux conseils généraux. Aux termes de la loi de 1865, l'État peut accorder une subvention dans des proportions déterminées, mais cette subvention est facultative et non obligatoire. Or les engagements déjà pris par le Gouvernement pour les lignes déclarées d'utilité publique, engagements dont les chiffres ont été indiqués plus haut, et, d'autre part, les subventions prévues pour les chemins votés par les départements et non encore définitivement concédés, et qui atteignent un chiffre plus élevé encore, absorbent pour une assez longue période les crédits pouvant être annuellement portés, avec cette destination, au budget des travaux publics. Aussi le Gouvernement demande-t-il aux conseils

généraux de ne pas inscrire, même à l'état de prévision, des subventions de l'État pour des lignes d'intérêt local qui seraient l'objet de nouveaux votes. Il ne pourrait, en tout cas, les accueillir que dans des circonstances spéciales, et à raison d'un intérêt exceptionnel.

C'est donc uniquement pour des concessions demandées sans subvention, ou avec des subventions qui ne seraient fournies que par les départements ou les communes, qu'un vote pourrait utilement intervenir. Mais, même pour ces chemins, je crois devoir faire un appel à la prudence des conseils généraux. Je sais combien il est pénible d'ajourner des projets vivement désirés par les populations. Mais j'insiste sur la considération, indiquée plus haut, de la nécessité de ne pas demander au capital national un effort qui dépasserait ses forces.

Vous voudrez bien remarquer, Monsieur le Préfet, que nous avons à en réserver une part pour l'amélioration de nos canaux, de nos rivières et de nos ports maritimes, qui jouent aussi un grand rôle dans le développement de la richesse agricole, industrielle et commerciale.

Sous ces réserves, que j'ai cru nécessaire d'expliquer avec quelque détail, le Gouvernement est résolu à imprimer aux travaux publics toute l'activité que comportent les ressources dont il dispose. Il est convaincu qu'un des plus grands intérêts du pays est le développement du travail sous toutes ses formes; il sait aussi que parmi les entreprises dignes de sa sollicitude, il n'en est pas qui puissent exercer une influence plus efficace sur la prospérité publique que celles qui ont pour objet le perfectionnement des voies de communication du pays. Les conseils généraux peuvent donc être assurés qu'ils trouveront dans l'administration des travaux publics, comme dans le Gouvernement tout entier, le concours le plus actif pour l'accomplissement de cette œuvre nationale.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien donner communication de la présente circulaire au conseil général de votre département.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
A. Deseilligny.

(N° 225)

PERSONNEL.

Juillet, Août et Septembre 1873.

INGÉNIEURS.

1° MOUVEMENTS. — DÉCISIONS DIVERSES.

2 *juillet* 1873. — M. Arnaud (Léon), ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Ouest, dans le département de l'Indre, est désigné, d'après la demande de M. le préfet, pour diriger le service de la voirie départementale de l'Indre. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Il restera attaché au service des études du chemin de fer de Tours à Montluçon et de la section de la ligne de Port-Boulet à la Châtre, comprise entre Tournon et la Châtre.

9 *juillet*. — M. Doniol, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Beauvais, dans le département de l'Oise, et attaché au contrôle de diverses lignes de chemins de fer, sera attaché au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

21 *juillet*. — M. du Boys, ingénieur ordinaire, sera attaché au service spécial de la navigation du Rhône à la résidence de Valence et au contrôle des travaux des chemins de fer de Valence à Grenoble et de Livron à Crest, en remplacement de M. Peloux, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

La décision du 30 juin, qui le chargeait de l'arrondissement d'Aubenas (Ardèche), est rapportée.

Idem. — M. Vigouroux, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Drôme, sera chargé du service ordinaire du département de l'Ardèche, en remplacement de M. Forestier, décédé.

23 *juillet* 1873. — M. Peloux, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Rhône et au contrôle des travaux des lignes de Valence à Grenoble et de Livron à Crest, sera chargé du service ordinaire du département de la Drôme, en remplacement de M. Vigouroux.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle sera placé dans la quinzième inspection.

31 *juillet*. — M. de la Barre-Duparcq, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Marne, sera chargé en outre des études d'un chemin de fer de Vouziers à Blesmes.

Idem. — Le département de l'Aveyron, qui forme actuellement trois arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera divisé en quatre arrondissements.

Les limites des nouveaux arrondissements et la résidence du quatrième ingénieur seront fixées ultérieurement.

8 *août*. — Le service ordinaire du département de la Haute-Garonne sera divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire correspondant aux arrondissements administratifs, savoir :

Arrondissement de Toulouse : M. de Perrodil, ingénieur ordinaire.

Arrondissement de Saint-Gaudens : M. Batailler, ingénieur ordinaire.

Arrondissement de Muret : M. Malapert, ingénieur ordinaire.

Arrondissement de Villefranche : M. Delfau, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur.

11 *août*. — M. Marie, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tulle (Corrèze), et attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Tulle à Brives, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle (partie comprise dans le département de la Corrèze avec l'embranchement de Vendes).

M. Lordereau, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de l'ouest, dans le département du Puy-de-Dôme, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle (partie comprise dans le département du Puy-de-Dôme).

13 *août*. — Le service de la rivière d'Ornain et des parties classées de la Saulx et de la Chée, actuellement dans les attributions des ingénieurs du service hydraulique des départements de la Meuse et de la Marne, sera placé dans les attributions des ingénieurs du canal de la Marne au Rhin.

13 *août* 1873.— M. Lordereau, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, du service de l'arrondissement de l'ouest, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Arvant à Saint-Étienne, en remplacement de M. Gouton, qui a reçu une autre destination.

19 *août*. — M. Cuvinot, ingénieur ordinaire, attaché au service de la première section de la navigation de la Marne et chargé en outre des études de la première partie du canal projeté de la Marne à la Saône, réunira à ses attributions les études de la deuxième partie de ce canal, précédemment confiées à M. Krafft, mis en congé illimité.

23 *août*. — M. Pasqueau, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de l'Isère, du service ordinaire de l'arrondissement du sud et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sera attaché au service de la navigation du Rhône et au contrôle des travaux des chemins de fer du Dauphiné, en remplacement de M. Celler (Alphonse), mis en congé illimité.

5 *septembre*. — M. Lix, ingénieur ordinaire, attaché provisoirement, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service de la dérivation de la Neste et au service des études et de la construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements, réunira à ses attributions le service d'études et travaux de la partie du chemin de fer de Toulouse à Bayonne comprise entre Lannemezan et Tarbes et de l'embranchement de Bagnères-de-Bigorre, actuellement confié à M. Schellinx.

8 *septembre*. — M. Frossard, ingénieur ordinaire, attaché au service des canaux de Briare et du Loing, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons, en remplacement de M. Doussot, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

11 *septembre*. — M. Rouville, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Vitry-le-François (Marne), sera attaché au service des études du chemin de fer de Vouziers à Blesmes.

Idem. — M. Cendre, ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, du service de l'arrondissement de l'est et attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, sera chargé, dans le département de l'Isère, du service ordinaire de l'arrondissement du sud et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap et au con-

rôle de l'exploitation du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, en remplacement de M. Pasqueau, appelé à une autre destination.

11 *septembre* 1873. — M. Wallet, nommé par décret du 30 juillet 1873 ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, sera chargé, dans le département des Basses-Pyrénées, du service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron, en remplacement de M. Meugy, précédemment appelé à une autre destination.

17 *septembre*. — M. Jacquet, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, attaché au service spécial du Rhône, sera chargé du service de la navigation de la Saône, en remplacement de M. Ferrand, décédé. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Pasqueau, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Rhône (premier arrondissement), sera chargé du deuxième arrondissement, en remplacement de M. Jacquet.

2ᵉ CONGÉS ILLIMITÉS.

13 *août*. — M. Celler (Alphonse), ingénieur ordinaire.
28 *août*. — M. Morlière, ingénieur ordinaire.

3ᵉ DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Ferrand, ingénieur en chef de 2ᵉ classe. . .	30 août 1873.

CONDUCTEURS.

1ᵉ NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires dont les noms suivent :

31 *juillet* 1873. — M. Faget de Casteljau, attaché au service vicinal du département de Vaucluse.

Idem. — M. Cardeilhac, attaché au service des voies navigables du Nord.

5 *août*. — M. Appy, attaché au service ordinaire des Bouches-du-Rhône.

16 *août*. — M. Barbas, attaché au service ordinaire du Gers.

18 *août* 1873. — M. Larmurier, attaché au service ordinaire de la Somme.

Idem. — M. Pinelli, attaché au service ordinaire de la Corse.

Idem. — M. Roncin, attaché au service ordinaire de la Mayenne.

19 *août.* — M. Izard, attaché au service ordinaire du chemin de fer de Carcassonne à Quillan (département de l'Aude).

20 *août.* — M. Hoguet, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Viviès, attaché au service ordinaire de l'Ariége.

Idem. — M. Leroux, attaché au service ordinaire de la Seine-Inférieure.

23 *août.* — M. Denat, attaché au service ordinaire de l'Ariége.

25 *août.* — M. Lion, attaché au service ordinaire de l'Algérie.

Idem. — M. Jougla, attaché au service de la construction du chemin de fer de Foix à Tarascon-sur-Ariége.

Idem. — M. Duprat, attaché au service de la construction du chemin de fer de Foix à Tarascon-sur-Ariége.

29 *août.* — M. Toujan, attaché au service ordinaire de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Camberlin, attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service du chemin de fer d'Épinay à Luzarches.

6 *septembre.* — M. Valat, mis à la disposition de M. le ministre de la marine et des colonies pour être employé dans l'Inde.

10 *septembre.* — M. Sénac, attaché au service ordinaire du Gers.

Idem. — M. Fournier, attaché au service ordinaire de Seine-et-Oise.

15 *septembre.* — M. Helle, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Lamain, attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Heinrich, attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Cochin, attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Poly, attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Sachot, attaché au service ordinaire de Seine-et-Marne.

Idem. — M. Crapet, attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais.

17 *septembre* 1873. — M. Desribes, attaché au service ordinaire de l'Algérie.

19 *septembre.* — M. Noceto, attaché au service ordinaire de l'Algérie.

Idem. — M. Méjean, attaché au service ordinaire de l'Algérie.

Idem. — M. Pincemaille, attaché au service ordinaire de l'Algérie.

23 *septembre.* — M. Constant, attaché, dans le département de l'Eure, à la navigation de la Seine (3ᵉ section).

Idem. — M. Hue, attaché au service ordinaire de la Seine-Inférieure.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

31 *juillet.* — M. Créput, conducteur auxiliaire en Algérie, passe au service ordinaire de la Dordogne.

Idem. — M. Lhotte, conducteur auxiliaire au contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est, dans le département de la Seine, passe au contrôle de l'exploitation du même réseau, même département.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Ogier, conducteur auxiliaire en congé dans le département du Pas-de-Calais.

1ᵉʳ *août.* — M. Tisseau, conducteur de 3ᵉ classe, est attaché au service ordinaire de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. Duboys, conducteur auxiliaire au service ordinaire de l'Ardèche, est attaché au service ordinaire de la Haute-Vienne.

Idem. — M. Chauvin, conducteur auxiliaire au service ordinaire de l'Orne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

9 *août.* — M. Walter, conducteur de 3ᵉ classe au service de la navigation de la Meuse, dans le département des Ardennes, passe au service maritime des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. Marchal, conducteur de 3ᵉ classe au service ordinaire des Basses-Alpes, passe au service de la navigation de la Meuse (département des Ardennes).

18 *août.*—M. Mirobent, conducteur auxiliaire en Algérie, passe, dans le département du Puy-de-Dôme, à la construction du chemin de fer de Clermont à Montbrison.

Idem. — M. Crépin, ancien conducteur auxiliaire, est réintégré et attaché au service de la navigation de la Marne (1ʳᵉ section), dans le département de la Haute-Marne.

Idem. — M. Courbaize, conducteur auxiliaire au service ordi-

naire du Cantal, passe aux études du chemin de fer d'Aurillac au Buisson (même département).

20 *août* 1873.—M. Bersageon, conducteur de 4ᵉ classe au service ordinaire de la Seine-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Mariette, conducteur de 2ᵉ classe au service ordinaire de Seine-et-Marne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

23 *août.* — M. Génevée, conducteur de 4ᵉ classe au service ordinaire du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du Cantal.

Idem. — M. Bischoff, conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section), est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Lacour, conducteur de 2ᵉ classe à la navigation de la Marne (1ʳᵉ section), dans le département de la Haute-Marne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

25 *août.* — M. Hédin, conducteur principal au service ordinaire de l'Orne, est mis en disponibilité.

Idem. — M. Bonhoure, conducteur de 3ᵉ classe au service municipal de Paris, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Ostrowski, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du Nord.

Idem. — M. Blot, conducteur auxiliaire dans les Basses-Alpes, est attaché, dans le département du Tarn, au service de la navigation du Tarn.

27 *août.* — M. Gaston, conducteur de 4ᵉ classe au service ordinaire du Puy-de-Dôme, passe au service de la navigation de l'Allier, même département.

Idem. — M. Fautsch, conducteur de 2ᵉ classe au service ordinaire de la Haute-Saône, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Bienner, conducteur de 2ᵉ classe dans le département de la Meuse, passe au service vicinal des Vosges. Il est considéré comme en service détaché.

29 *août.* — M. Paulus, conducteur de 4ᵉ classe au service de la canalisation de la Meuse (département de la Meuse), est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Barbot de Terceville, conducteur auxiliaire aux études du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, passe, dans le département de la Meuse, au service de la canalisation de la rivière de Meuse.

29 *août* 1873. — M. Amann, conducteur de 4e classe au service ordinaire des Ardennes, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

5 *septembre*. — M. Croixmarie, conducteur de 4e classe au service d'amélioration de la Sologne, dans le département du Loiret, passe au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing (même département).

8 *septembre*. — M. Péchagut, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Pyrénées, est attaché au service de la navigation du Lot, dans le département de Lot-et-Garonne.

10 *septembre*. — M. Lemarié, conducteur de 4e classe dans la Seine-Inférieure, passe au service ordinaire de la Creuse.

11 *septembre*. — M. Candlot, conducteur de 4e classe au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, dans le département du Loiret, passe au service ordinaire de l'Oise.

12 *septembre*. — M. Arbouin, conducteur de 3e classe au service ordinaire de l'Eure, passe au service ordinaire du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Gauthier, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Garrus, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes, est mis en disponibilité.

15 *septembre*. — M. Ronce, conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Haute-Loire, passe au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

17 *septembre*. — M. Ladrix, conducteur de 4e classe en Algérie, passe au service ordinaire de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Blanchet, conducteur de 4e classe en Algérie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

18 *septembre*. — M. Legrain, conducteur auxiliaire attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section), passe, dans le département de Seine-et-Oise, au même service.

Idem. — M. Barbarin, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Dordogne, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour diriger le service des ponts et chaussées à la Guyane. M. Barbarin sera élevé à la 2e classe de son grade et prendra le titre de faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à dater du jour de son arrivée dans la colonie.

19 *septembre*. — Est acceptée la démission de M. Berthollet, conducteur de 4e classe au service ordinaire des Ardennes.

20 *septembre*. — M. Thébaud, conducteur de 3e classe au service

maritime de la Loire-Inférieure, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service des ponts et chaussées de l'île Mayotte.

23 *septembre* 1873.—M. Leroy, conducteur de 2e classe au service municipal de Paris, passe, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. Deboves, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Seine-Inférieure, passe au service de la navigation de la Seine (3e section), dans le département de la Seine.

3° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
31 juillet 1873.	M. Larrieu, conducteur principal au service ordinaire du département du Gers.	1er sept. 1873.
Idem.	M. Estier, conducteur de 2e classe au service du canal du Centre. . . .	1er août —
1er août 1873.	M. Brzunienski, conducteur de 1re classe au service maritime des Bouches-du-Rhône.	Idem.
4 août 1873.	M. Rogé, conducteur principal au service ordinaire de la Seine.	1er juin —
18 août 1873.	M. Boidard, conducteur principal au service ordinaire de la Somme. .	1er sept. —
20 août 1873.	M. Blanpain, conducteur de 2e classe au service ordinaire du Pas-de-Calais.	Idem.
25 août 1873.	M. Chapuis, conducteur de 2e classe précédemment au service ordinaire du Haut-Rhin.	1er mai —
Idem.	M. Dessigny, conducteur de 3e classe au service ordinaire de Seine-et-Marne.	1er sept. —
Idem.	M. Planteau, conducteur de 1re cl. au service ordinaire de la Charente. (M. Planteau est nommé conducteur principal honoraire.).	1er oct. —
10 sept. 1873.	M. Buisson, conducteur de 1re classe au service ordinaire d'Eure-et-Loir.	Idem.
15 sept. 1873.	M. Gaucher, conducteur principal,	

		Dates d'exécution.
	détaché au dépôt des cartes et plans.	1er oct. 1873.
15 sept. 1873.	M. Coppé, conducteur de 1re classe au service ordinaire du Pas-de-Calais.	Idem.
Idem.	M. Bacquet, conducteur de 2e classe au service ordinaire du Pas-de-Calais.	Idem.

4e DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Nédelec, conducteur auxiliaire au service ordinaire du Finistère.	19 août 1873.
M. Cornu, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Savoie.	Idem.
M. Delamotte, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Mayenne.	23 août 1873.

L'*Editeur-Gérant*, DUNOD.-2039. Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine.

LOIS.

(N° 226)

[24 juillet 1873.]

Emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Les emplois civils et militaires désignés aux états annexés à la présente loi sont exclusivement attribués, dans la proportion des vacances annuelles et dans les conditions d'admissibilité déterminées aux dits états, aux sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Toutefois, en ce qui concerne la préfecture de la Seine et la préfecture de police, les emplois indiqués à l'état annexé ne seront exclusivement attribués, dans les proportions indiquées, aux militaires ayant le temps de service voulu dans l'armée active, avec quatre années de grade de sous-officier, qu'après un règlement arrêté entre l'État et la ville de Paris pour la répartition de la pension de retraite entre l'État et la ville.

2. Tout sous-officier en situation de remplir, à l'expiration de son rengagement, les conditions déterminées en l'article précédent, et qui veut obtenir un des emplois portés aux états annexés à la présente loi, en fait, dans les douze mois qui précèdent le terme de son engagement, la demande par écrit à son chef de corps en indiquant par ordre de préférence les divers emplois auxquels il pourrait être appelé et les localités dans lesquelles il désire être placé.

3. Un règlement d'administration publique déterminera le mode de l'examen destiné à constater l'aptitude professionnelle du candidat.

Le chef de corps transmet au ministre de la guerre, à la suite de la revue trimestrielle, la demande du candidat, le résultat de l'examen précité et ses propres observations.

La demande est classée et transmise immédiatement à la commission établie en exécution de l'article 8 ci-dessous.

4. Lorsque l'emploi demandé exige un surnumérariat, le sous-officier peut être mis en subsistance dans un corps et autorisé à travailler dans un des bureaux de l'administration dans laquelle il a été admis.

Un règlement du ministre de la guerre détermine les conditions dans lesquelles cette autorisation peut être accordée.

5. Tout sous-officier remplissant les conditions déterminées à l'article 71 de la loi du 27 juillet 1872, qui quitte son corps sans avoir demandé un des emplois portés aux états annexés, reçoit, s'il le réclame, le certificat mentionné audit article, après avoir été examiné conformément à l'article 3 ci-dessus.

S'il désire ultérieurement obtenir un de ces emplois, il en adresse la demande au ministre de la guerre, par l'intermédiaire du commandant de la gendarmerie du département dans lequel il est domicilié.

Le sous-officier subit alors l'examen prescrit par l'article 3, et sa demande est classée à sa date.

6. Peuvent profiter du bénéfice de la présente loi, quel que soit le temps passé par eux au service, les sous-officiers et les officiers mariniers réformés ou retraités par suite de leurs blessures ou pour infirmités contractées au service, s'ils remplissent d'ailleurs les conditions d'âge et d'aptitude déterminées aux états annexés.

7. Tous les mois, les divers départements ministériels desquels dépendent les emplois portés aux états annexés à la présente loi transmettent au ministre de la guerre la liste de toutes les vacances qui se sont produites dans le mois précédent, et indiquent, dans la proportion prescrite, les places réservées aux sous-officiers.

8. Une commission nommée par décret du Président de la République, sur le rapport du ministre de la guerre, et composée :

D'un conseiller d'État en service ordinaire, président ;

De deux officiers généraux ou supérieurs de l'armée de terre ;

D'un officier général ou supérieur de l'armée de mer ;

D'un membre de l'intendance ;

D'un délégué du ministère de l'intérieur ;

D'un délégué du ministère des finances ;

D'un délégué du ministère des travaux publics ;

Et de deux maîtres des requêtes, secrétaires,

Est chargée de dresser pour les vacances réservées, au fur et à mesure qu'elles se produisent, une liste de sous-officiers auxquels, d'après leur classement, les emplois doivent être attribués.

Le ministre de la guerre transmet, avec toutes les pièces exigées, aux ministres des départements dans les services desquels ils doivent être placés, les noms des sous-officiers, désignés pour les emplois vacants.

Ils sont nommés par l'autorité compétente, qui en donne immédiatement avis au ministère de la guerre.

Il sera fait mention des nominations au *Journal officiel*, et à la fin de chaque année il sera publié dans le même journal un état général des emplois attribués aux sous-officiers par chaque ministère, avec indication en regard des vacances qui s'y seront produites.

9. Lorsque la commission mentionnée à l'article précédent fait connaître qu'il ne se trouve pas de sous-officiers susceptibles de remplir les vacances signalées, le ministre de la guerre en donne avis au ministre dans le département duquel se sont produites les vacances, et il peut alors y être pourvu directement par le ministre compétent, dans le cas où ces emplois ne sauraient rester trop longtemps vacants sans compromettre le service.

10. Les tableaux détaillés des emplois portés aux états annexés sont envoyés aux différents corps des armées de terre et de mer et sont mis à la disposition de tous les militaires.

Ces tableaux indiquent pour chaque nature d'emploi le traitement fixe, les indemnités ou accessoires, les conditions d'admissibilité, la limite d'âge, ainsi que les moyennes présumées des vacances annuelles réservées aux sous-officiers conformément aux prescriptions de la présente loi.

11. Chaque année, le président de la commission nommée en en exécution de l'article 8 ci-dessus adresse au ministre de la guerre un rapport faisant connaître le nombre de sous-officiers ayant demandé à profiter des dispositions de la présente loi et les divers emplois auxquels ils auront été appelés pendant l'année précédente.

Ce rapport est annexé au compte rendu présentée à l'Assemblée nationale en exécution de l'article 73 de la loi du 27 juillet 1872.

12. Sont abrogées toutes les dispositions des lois, décrets, ordonnances et règlements contraires à la présente loi.

Extrait des états annexés à la loi sur les emplois réservés aux anciens sous-offici des armées de terre et de mer.

EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPORT réserv aux sous-offici
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	ADMINISTRATION CENTRALE.		
Commis expéditionnaires.	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	36 ans.	1/4
Gardiens de bureau (compris ceux des écoles des ponts et chaussées et des mines).	Bonne tenue....................	*Idem.*	3/4
	PONTS ET CHAUSSÉES.		
Conducteurs.......	Examen passé au chef-lieu du département devant une commission spéciale : dictée, composition française, arithmétique, algèbre, logarithmes, géométrie, statique, trigonométrie rectiligne, géométrie descriptive, lavis, levé des plans, etc.	*Idem.*	1/4
Agents secondaires des ponts et chaussées.	Examen devant l'ingénieur en chef: matières de l'enseignement primaire, un peu de dessin et d'arithmétique.	*Idem.*	2/3
	MINES.		
Gardes-mines......	Examen : dictée, arithmétique, logarithmes, géométrie, trigonométrie rectiligne, notions sur la méthode des projections, sur les principales machines et les machines à vapeur, dessin graphique, levé des plans.	*Idem.*	1/4
	SERVICES DIVERS.		
(Les emplois de garde-pêche, éclusiers et pontiers, gardes de navigation, maîtres et gardiens des phares ne seront affectés aux anciens sous-officiers de l'armée qu'autant que l'administration de la marine ne disposera pas pour les occuper d'un nombre suffisant d'anciens officiers mariniers.)			
Gardes-pêche......	....	36 ans.	Totalité
Eclusiers et pontiers..	....	40 ans.	*Idem.*
Gardes de navigation..	....	*Idem.*	*Idem.*
Maîtres et gardiens de phares.	....	*Idem.*	*Idem.*

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans ses séances des 26 juin, 3 et 24 juillet 1873.

Le Président, signé L. BUFFET.

Les Secrétaires, signé L. GRIVART, FÉLIX VOISIN, ALBERT DESJARDINS, E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

(N° 227)

[26 juillet 1873.]

Chemin de fer d'Arles à la Tour-Saint-Louis. — Déclaration d'utilité publique. — Approbation de la convention.

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer se détachant de la ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée de ou près de la station d'Arles, et aboutissant à ou près la Tour-Saint-Louis, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration.

2. Est approuvée la convention provisoire passée le 26 juillet 1873 entre le ministre des travaux publics et la société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône, ladite convention portant concession à cette Société du chemin de fer énoncé à l'article 1er ci-dessus.

CONVENTION.

L'an 1873 et le 26 juillet,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône*, ladite société représentée par M. le baron *Poisson*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la société, à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 11 juillet 1872, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône, qui l'accepte, un chemin de fer d'Arles à la Tour-Saint-Louis, sur la rive gauche du Rhône, et ce aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. Ladite société s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie pour l'exécution et la mise en exploitation du dit chemin.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée, dans ce but, avant que les trois cinquièmes du capital social aient été versés et employés en achat de terrains et travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement, et que sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

4. La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 2 francs.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 26 juillet 1873.

Approuvé l'écriture :
Signé Bon Poisson.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. Deseilligny.

Le Président,
Signé L. Buffet.

Les Secrétaires,
Signé Félix Voisin, L. Grivart, Albert Desjardins, E. de Cazenove de Pradine.

CAHIER DES CHARGES.

(Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer d'Arles à la gare maritime du canal Saint-Louis se détachera de la ligne de Lyon à la Méditerranée de ou près de la station d'Arles, suivra la rive gauche du canal d'Arles à Bouc, franchira le canal, et viendra aboutir à ou près la Tour-Saint-Louis en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, et terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la date du décret qui approuve la concession.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art en maçonnerie seront exé-

(*) V. *Annales*, 5e série, t. II, 1872. p. 34.

cutés immédiatement pour deux voies ; les ponts, ponceaux et viaducs avec tablier en fer auront leur maçonnerie pour deux voies, mais les tabliers pourront être exécutés pour une voie seulement ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

7. . . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

. . . .

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres ; toutefois, il sera toléré une courbe de 400 mètres de rayon près du pont de Peynes. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,005 par mètre.

. . . .

11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

12. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80 au moins.

15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

. . . .

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

. . . .

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs,

haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

27. . . . .

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation, soit de la régie, soit du traité.

Dans tous les cas, tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

29. . . . .

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. . . . .

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

32. . . . .

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, des plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

. . . .

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compa-

gnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

. . . .

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

37. . . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune modification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 230,000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. . . . .

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

. . . .

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — OEufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr.	fr.	fr.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . .	0,045	0,035	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.	0,025	0,015	0,04
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0 08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de.	0,60	0,40	1,00

. . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 0f07 par tonne et par kilomètre.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

. . . .

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

. . . .

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 16 novembre 1846.

. . . .

50. . . . .

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

. . . .

53. . . . .

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

56. . . . .

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 0f,75 par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 0f,25 pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

69. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

71. Le présent cahier des charges et la convention en date du 26 juillet 1873 ne seront passibles que du droit fixe de 2 francs.

Arrêté à Versailles, le 26 juillet 1873.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. Deseilligny.

DÉCRETS.

(N° 228)

[10 février 1873.]

Pont de la Porte-de-Sézanne. — Reconstruction.

Il sera procédé à la reconstruction en maçonnerie du pont dit *de la Porte-de-Sézanne*, établi à Vitry-le-François, au passage de la route nationale n° 34 (Marne).

(N° 229)

[10 février 1873.]

Raccordement du canal de la Sauldre avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron. — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique le raccordement du canal de la Sauldre avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron (Loir-et-Cher), conformément aux dispositions du projet.

2. L'administration est autorisée à poursuivre l'expropriation

des terrains nécessaires pour l'exécution de ces travaux, conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3. Sont approuvés :

1° Le marché présenté par la compagnie d'Orléans, le 15 décembre 1871, pour la fourniture et la pose des voies du dit raccordement moyennant une somme de 44.000 francs à forfait.

2° La soumission de la dite compagnie, en date du 15 décembre 1871, pour l'exploitation de cet embranchement.

(N° 230)

[25 février 1873.]

Répartition des dépenses d'entretien et de réparation du canal des Quatre-Cazals entre les propriétaires des usines situées sur ce canal et les propriétaires des terrains arrosés, commune de Perpignan (Pyrénées-Orientales).

(N° 231)

[25 février 1873.]

Prises d'eau. — Usines. — Autorisations.

Le sieur Renouard, administrateur délégué de la compagnie des salines du Midi, est autorisé à maintenir la prise d'eau qu'il a établie dans la gare du Plan-d'Aren, laquelle est en communication permanente avec le canal d'Arles à Bouc, commune de Fos (Bouches-du-Rhône) ;

Le sieur Quinivet est autorisé à maintenir en activité l'usine dite *de Toulboubou*, située dans la commune de Pontivy (Morbihan) ;

Les sieurs Trottier frères et compagnie sont autorisés à maintenir en activité l'usine dite *de Kerglauff*, située dans la commune d'Inzinzac (Morbihan).

ronne, de concéder au sieur Lallemand une prise d'eau destinée à l'irrigation d'un terrain sis commune de Saint-Jory (Haute-Garonne);

2° A la même compagnie, de concéder au sieur Richard (Gabriel une prise d'eau destinée à l'irrigation d'un terrain sis commune de Saint-Jory (Haute-Garonne);

3° A la même compagnie, de concéder au sieur Sir (Sabin) une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Saint-Jory (Haute-Garonne);

4° A la même compagnie, de concéder à la société d'irrigation dite *de Bordeneuve* une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Saint-Jory et de Lespinasse (Haute-Garonne);

5° A la même compagnie, de concéder au sieur Duffourc une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Lespinasse (Haute-Garonne);

6° Aux sieurs Étienne (Ferdinand) et consorts, de pratiquer dans la rivière de la Lyonne une prise d'eau destinée à l'irrigation des prairies sises commune de Saint-Jean-en-Royans (Drôme);

7° Au sieur Bazerque (Jean-Moulé), de maintenir en activité un moulin à blé et une scierie à bois situés sur la rivière de la Neste, commune de Bazus-Neste (Hautes-Pyrénées);

8° Au sieur Alcazar (Saint-Yago), de maintenir en activité une usine destinée à la mise en jeu d'une pompe servant à élever l'eau nécessaire aux besoins domestiques et à l'arrosage de terrains qu'il possède sur la rivière de la Neste, commune de Bazus-Neste (Hautes-Pyrénées);

9° Au sieur Descours (André), de dériver de la Loire le volume d'eau qui lui est nécessaire pour la mise en jeu d'une fabrique d'étoffes de soie sise commune de Saint-Paul-en-Cornillon (Loire).

(N° 237)

[1er avril 1873.]

Rectification de la route nationale, n° 24, de Paris à Lorient. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 24, de Paris à Lorient, dans la côte de Manéchelle (Morbihan), suivant

la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à 14.500 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ladite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 238)

[1er avril 1873.]

Rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord, n° 1. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord, n° 1, de Saint-Brieuc à Morlaix, à la sortie du bourg de Kerfot, suivant la direction générale indiquée par des lignes bleues sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenue, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 239)

[6 mai 1873.]

Bac de Brieulles-sur-Meuse. — Approbation de tarif.

Art. 1er. Est approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Brieulles sur-Meuse, commune de Brieulles, département de la Meuse.

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont énumérés à l'article 4 du cahier des charges.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau de Brieulles-sur Meuse.

	c.
Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessous de 5 myriagrammes.	0,05
Les piétons auront le droit de se faire passer isolément après un quart d'heure d'attente.	
Pour denrées ou marchandises embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes.	0,05
Pour chaque myriagramme excédant.	0,02
Le déchargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par les bateliers.	
Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	0,15
Pour le passage d'un cheval ou mulet chargé.	0,15
Pour le passage d'un cheval ou mulet non chargé.	0,10
Pour le passage d'une ânesse ou d'un âne chargé.	0,10
Pour le passage d'une ânesse ou d'un âne non chargé.	0,05
Par bœuf ou vache.	0,10
Par veau ou porc.	0,05
Une charrue attelée de deux chevaux, y compris le conducteur, payera	0,10
Chaque cheval ou chaque bœuf en sus de deux allant à la charrue, payera.	0,025
Chaque homme allant à la charrue, en sus d'un par charrue, payera.	0,015
Un cheval avec une herse, y compris le conducteur, payera.	0,05
Par chaque herse en plus.	0,01
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et pour chaque paire d'oies ou de dindons.	0,02

Les fermiers ne pourront être contraints de passer ces derniers animaux que lorsque les conducteurs leur assureront une recette de 15 centimes.

	c.
Pour le passage d'une voiture suspendue à deux roues, celui du cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux, conducteur compris.	0,30
Pour le passage d'une voiture à quatre roues, suspendue et attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur.	0,60
Pour le passage d'une voiture à quatre roues, d'un cheval ou d'un mulet, et du conducteur.	0,50
Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.	0,05
Pour le passage d'une charrette ou d'un chariot chargé et attelé d'un seul cheval, y compris le conducteur.	0,30
Pour le passage d'une charrette ou d'un chariot chargé et attelé de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur.	0,45
Pour le passage d'une charrette ou d'un chariot chargé et attelé de trois chevaux, y compris le conducteur.	0,60
Pour le passage de chaque cheval en sus de trois.	0,10
Pour le passage d'une charrette ou d'un chariot à vide, le cheval et le conducteur.	0,20

Le service des bateliers durera, chaque jour, pour les habitants de la commune de Brieulles, depuis une heure avant le lever du soleil jusqu'à une heure après son coucher; pour les autres particuliers, sauf les exceptions ci-après, le passage ne sera exigible que d'une demi-heure avant le lever du soleil jusqu'à une demi-heure après son coucher.

Toute personne qui voudra passer isolément et sans attendre le laps de temps fixé par le cahier des charges payera le double droit porté au tarif, c'est-à-dire 10 centimes.

A l'époque de la fenaison, les habitants du village de Brieulles ne payeront que 5 centimes pour l'aller et le retour; ils pourront d'ailleurs contracter des abonnements amiables avec le fermier.

Les eaux seront considérées comme hautes quand elles s'élèveront, sur l'emplacement du bac, à la cote 176,60 du nivellement de la Meuse, soit à 1^{m},60 au-dessus de l'étiage.

Le service du ponton cessera quand les eaux dépasseront de 20 centimètres le niveau conventionnel assigné aux hautes eaux, c'est-à-dire quand elles atteindront la cote 176,80, à partir de laquelle le service du batelet pourra seul être continué.

En tous cas, dès que les eaux parviendront au niveau des hautes eaux fixé à la cote 176,60, les taxes du présent tarif, soit pour le ponton, soit pour le batelet, seront doublées, et les fermiers pourront refuser de passer des animaux attelés ou non attelés.

Franchises et modérations.

Le fermier ne pourra, dans les cas prévus par le présent article, exiger aucun droit de passage des fonctionnaires, employés ou agents ci-après désignés, savoir :

1° Les préfets et sous-préfets en tournées dans leurs départements et arrondissements, les maires, les juges d'instruction et procureurs de la République,

les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents-voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux; les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi, les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions.

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, ainsi que leurs assistants.

Les préfets, sous-préfets et autres fonctionnaires désignés au présent paragraphe auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne et de leurs voitures et conducteurs;

2° Les malles-postes, les courriers et les estafettes du Gouvernement;

3° Les trains d'artillerie, c'est-à-dire les bouches à feu et caissons militaires chargés de munitions de guerre, ainsi que les militaires ou conducteurs qui les accompagnent; les bouviers, bœufs, chevaux et voitures requis pour le transport des vivres de l'armée, des équipages des troupes et des militaires malades; les voitures cellulaires et leurs chevaux et conducteurs;

4° Les militaires de tous grades voyageant avec leurs corps; les sous-officiers et soldats voyageant isolément, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie et les voitures et chevaux servant à les transporter, à la charge de représenter soit une feuille de route, soit un ordre de service;

5° Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

6° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions;

7° (Dans les limites de l'inscription maritime) les officiers et agents des divers corps de la marine, se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service; les officiers et agents ayant le siége de leurs fonctions dans la circonscription maritime qui comprend l'une et l'autre rive; les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes; les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires ou agents préposés à la police de la navigation et des pêches.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignés ci-dessus.

(N° 240)

[7 mai 1873.]

Prises d'eau. — Usines. — Autorisations accordées :

1° A la compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne, de concéder au sieur Binos une prise d'eau destinée à l'irrigation d'un terrain sis commune de Lespinasse (Haute-Garonne);

2° A la même compagnie, de concéder à la société d'irrigation dite *du Déversoir de Saint-Jory*, une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Saint-Jory (Haute-Garonne);

3° A la même compagnie, de concéder au sieur de Brethous une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Saint-Jory (Haute-Garonne);

4° A la même compagnie, de concéder aux sieurs Collinet, Lagasse et consorts une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains sis commune de Lespinasse (Haute-Garonne);

5° Au sieur Morère (Pierre), de dériver de la rigole de la Louge le volume d'eau nécessaire à la mise en mouvement d'une batteuse à céréales, commune de Tuzaguet (Hautes-Pyrénées);

6° A la société de Vézin-Aulnoye, d'établir sur le canal de la Marne au Rhin une prise d'eau destinée à l'alimentation des machines à vapeur dépendant des hauts fourneaux de Pont-Fleury, commune de Mazéville (Meurthe-et-Moselle);

7° Aux sieurs Monod (Joseph et François) frères, d'établir dans la rivière du Giffre une nouvelle prise d'eau destinée à l'alimentation de leur moulin sis commune de Marignier (Haute-Savoie);

8° Aux sieurs Lizée, Gillet et Maufras, de maintenir en activité les moulins qu'ils possèdent sur la rivière de Charente, commune de l'Houmeau-Pontouvre (Charente).

(N° 241)

[7 mai 1873.]

Usines. — Répartition de dépenses.

Détermination de la répartition entre l'État et le propriétaire du moulin du Roch établi sur le canal du Blavet, commune de Saint-Thuriau (Morbihan), des dépenses d'entretien et de réparation des ouvrages communs à ce moulin et à la navigation.

(N° 242)

[7 mai 1873.]

Prises d'eau. — Modifications.

Modification de l'arrêté du chef du pouvoir exécutif en date du 4 août 1871, autorisant les sieurs Pêtre, Beuhorry et consorts à pratiquer une prise d'eau dans le gave de Pau, commune d'Assat (Basses-Pyrénées).

(N° 243)

[7 mai 1873.]

Usines. — Règlement.

Est rapporté le décret du 22 janvier 1868, portant règlement du moulin du sieur Janin, situé dans la commune de Frangy (Haute-Savoie).

(N° 244)

[24 mai 1873.]

Approbation du traité passé entre la compagnie des chemins de fer de la Vendée et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, pour l'exploitation de cette dernière ligne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le traité passé, le 24 décembre 1872, entre la compagnie des chemins de fer de la Vendée et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, pour l'exploitation de cette dernière ligne;

Vu les délibérations des conseils généraux de la Vienne et de Maine-et-Loire, en date des 22 et 24 avril 1873;

Vu les lois et décrets relatifs aux chemins de fer de la Vendée, et notamment le décret du 15 septembre 1862, ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 1er mars 1872, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est approuvé le traité passé, le 24 décembre 1872, entre la compagnie des chemins de fer de la Vendée et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, pour l'exploitation de cette dernière ligne.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 245)

[28 mai 1873.]

Prises d'eau. — Autorisations.

Le sieur *Duchozal* (*Joseph*) est autorisé à reconstruire le bar-

rage servant à recueillir les eaux nécessaires à la mise en mouvement des moulins dits *moulins du Pont-Neuf*, situés dans la commune de Reignier (Haute-Savoie);

Le sieur *Junker* (*Charles*), au nom de la société *la Roubaisienne*, est autorisé à établir une prise d'eau dans le canal de Roubaix, pour l'alimentation d'une machine à vapeur de la force de 35 chevaux, pouvant plus tard être doublée et destinée à mettre en mouvement une filature de soie, commune de Roubaix (Nord);

Les sieurs *Bommard*, *Duchamps*, *Bauvy* (*Jean-Marie*), *Mallard* et *Bernier*, *Rouyer*, *Cornette* et la dame veuve *Maison-Rouge*, sont autorisés à maintenir en activité les usines qu'ils possèdent sur la rivière de Charente, commune de Châteauneuf (Charente).

(N° 246)

[28 mai 1873.]

Modification du périmètre du syndicat du Haut-Echez et réglementation des irrigations des prairies comprises dans ledit syndicat (Hautes-Pyrénées).

(N° 247)

[28 mai 1873.]

***Fixation de la cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice* 1873. (*Approvisionnement de Paris.*)**

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1873, savoir :

1° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en amont de Joigny, et sur la Cure, 45 francs, dont 25 francs seront payés à Clamecy et 20 francs à Paris, ci. . . . . fr. 45

2° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur le canal de

Bourgogne, 42 francs, dont 22 francs payables à Joigny et 20 francs à Paris, ci. . . . . fr. 42

3° Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en aval de Joigny, et qui ne sera pas composé de bois précédemment tirés en route, 41 francs, dont 21 francs seront payés à Sens et 20 francs à Paris, ci. 41

La portion de la cotisation payable à Clamecy, Joigny et Sens s'applique aux services rendus en cours de navigation sur l'Yonne et au traitement des gardes-rivières qui y sont établis, ainsi que sur la Cure et la Seine; l'autre partie, c'est-à-dire 20 francs, comprend les frais de garage des trains à Paris.

4° Pour chaque train de dix-huit coupons provenant, soit de la rivière de Seine, soit des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 22 francs, dont 2 francs payables à Saint-Mammès, s'appliqueront au traitement des gardes-rivières du commerce établis sur la Seine, et 20 francs seront payables à Paris, pour frais de garage, ci. 22

5° Pour chaque train de dix-huit coupons provenant de la Marne, 20 francs payables à Paris, ci. 20

6° Pour chaque train de dix-huit coupons de la Haute-Yonne et de la Cure qui ne dépassera pas les ports de Cravant, 8 francs, et pour chaque train qui sera tiré en aval desdits ports, 12 francs, qui seront payés à Cravant, ci 12

Pour chaque train qui, par suite de la nécessité de le faire passer dans les écluses des canaux ou pour toute autre cause, sera flotté par fractions différentes de la division ordinaire des trains de dix-huit coupons, la cotisation sera perçue en raison de la longueur comparée à celle des trains de dix-huit coupons; à cet effet, le maximum de cette longueur est fixé à 90 mètres pour un train et à 5 mètres pour un coupon.

Il sera perçu, en outre, à titre de cotisation et en vue de faire face aux dépenses de halage des trains entre la Roche et Montereau, savoir:

Pour chaque couplage (deux trains) halé par chevaux de la Roche à Sens, 60 francs, ci. 60

Pour chaque couplage parcourant le même trajet sans le secours d'aucune traction, 20 francs, ci. 20

Pour chaque couplage halé par chevaux de Sens à Montereau, 58 francs, ci 68

Pour chaque couplage parcourant le même trajet sans le secours d'aucune traction, 20 francs, ci. 20

Le tout payable à Paris.

2. Le payement sera fait, savoir: à Paris, entre les mains de l'agent général, immédiatement après l'arrivée des trains; à Clamecy, entre les mains du garde général de la compagnie; à Cravant, à Joigny, à Sens et à Saint-Mammès, entre les mains des gardes-rivières qui y résident, lors du départ des trains, ou, au plus tard, dans la huitaine de leur arrivée à Paris.

L'agent général et les autres agents de la communauté sont autorisés à faire toutes poursuites et diligences pour assurer le recou-

vrement de la cotisation, qui pourra, d'ailleurs, avoir lieu comme en matière de contributions publiques.

3. Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1873, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

4. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 248)

[28 mai 1873.]

Approbation de modifications au cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 26 juillet 1868, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Meurthe, du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 41 de ce cahier des charges, indiquant deux classes de voitures, première et deuxième, pour le transport des voyageurs;

Vu le § 2 de l'article 42 du même cahier des charges, ainsi conçu :

« Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté
« de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels
« il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera,
« sur la proposition de la compagnie; »

Vu les rapports des ingénieurs, en date du 8 février 1873, tendant à obtenir que les voitures hors classe que la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local susmentionné a été autorisée à mettre en service sur ce chemin prennent la désignation de *voitures de première classe*, et que celles de première et de deuxième classe prennent la désignation de *deuxième et troisième classes;*

Vu la délibération du conseil général du département de Meurthe-et-Moselle, du 26 février 1873, portant que, par dérogation

aux articles 41 et 42 du cahier des charges susvisé, les voitures de voyageurs actuellement en service sur la ligne d'intérêt local de Nancy à Vézelise, sous le nom de *hors classe, première et deuxième classes*, recevront à l'avenir la dénomination de *voitures de première, deuxième et troisième classes;*

Vu la lettre du préfet du département de Meurthe-et-Moselle, du 21 mars 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur du 16 avril 1873;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les modifications aux articles 41 et 42 du cahièr des charges du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise, adoptées par la délibération susvisée du conseil général du département de Meurthe-et-Mozelle, en date du 26 février 1873.

2. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 249)

[28 mai 1873.]

Délai accordé à la compagnie du chemin de fer d'Orléans pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation de la ligne de Limoges à Brives.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 juin 1857, approuvant la convention passée, le 11 avril 1867, avec la compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour la concession de diverses lignes, et notamment pour la concession éventuelle d'un chemin de fer de Limoges à Brives; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 9 de la convention susmentionnée, et notamment le § 2, ainsi conçu :

« La compagnie s'engage à exécuter les dites lignes à ses frais,

vrement de la cotisation, qui pourra, d'ailleurs, avoir lieu comme en matière de contributions publiques.

3. Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1873, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

4. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 248)

[28 mai 1873.]

Approbation de modifications au cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 26 juillet 1868, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Meurthe, du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 41 de ce cahier des charges, indiquant deux classes de voitures, première et deuxième, pour le transport des voyageurs;

Vu le § 2 de l'article 42 du même cahier des charges, ainsi conçu :

« Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté « de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels « il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, « sur la proposition de la compagnie; »

Vu les rapports des ingénieurs, en date du 8 février 1873, tendant à obtenir que les voitures hors classe que la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local susmentionné a été autorisée à mettre en service sur ce chemin prennent la désignation de *voitures de première classe*, et que celles de première et de deuxième classe prennent la désignation de *deuxième et troisième classes;*

Vu la délibération du conseil général du département de Meurthe-et-Moselle, du 26 février 1873, portant que, par dérogation

aux articles 41 et 42 du cahier des charges susvisé, les voitures de voyageurs actuellement en service sur la ligne d'intérêt local de Nancy à Vézelise, sous le nom de *hors classe, première et deuxième classes*, recevront à l'avenir la dénomination de *voitures de première, deuxième et troisième classes;*

Vu la lettre du préfet du département de Meurthe-et-Moselle, du 21 mars 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur du 16 avril 1873;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les modifications aux articles 41 et 42 du cahier des charges du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise, adoptées par la délibération susvisée du conseil général du département de Meurthe-et-Mozelle, en date du 26 février 1873.

2. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 249)

[28 mai 1873.]

Délai accordé à la compagnie du chemin de fer d'Orléans pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation de la ligne de Limoges à Brives.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 juin 1857, approuvant la convention passée, le 11 avril 1867, avec la compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour la concession de diverses lignes, et notamment pour la concession éventuelle d'un chemin de fer de Limoges à Brives; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu l'article 9 de la convention susmentionnée, et notamment le § 2, ainsi conçu :

« La compagnie s'engage à exécuter les dites lignes à ses frais,

« risques et périls, dans un délai de huit années, à dater des dé-
« crets qui en rendront la concession définitive; »

Vu le décret du 17 mai 1865, qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Limoges à Brives et rend définitive la concession de cette ligne ;

Vu la demande présentée, le 25 mars 1873, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, à l'effet d'obtenir que le délai d'exécution du dit chemin de fer soit prorogé de deux années;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et celle du 27 juillet 1870 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Un nouveau délai de deux ans, expirant le 17 mai 1875, est accordé à la compagnie du chemin de fer d'Orléans pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation de la ligne de Limoges à Brives.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 250)

[28 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, du 26 février 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL DIRECTE.

	francs.
Projet d'établissement d'un passage sous rails à la station de Chantilly, présenté le 14 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	9.296

LIGNE DE LILLE A DUNKERQUE.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Dunkerque, présenté le 16 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	52.416

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet de construction de bâtiments pour le service de la douane, à la gare de Blanc-Misseron, présenté le 18 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	128.800
Ensemble.	190.512

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 251)

[28 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, du 27 novembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

	francs.
Projet d'établissement d'une deuxième conduite d'alimentation des réservoirs à la gare d'Amiens, présenté le 19 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	22.400

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'installation d'un nouveau réservoir à la gare de Lens, présenté le 28 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	11.760
Ensemble.	34.160

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 252)

[28 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 5 et 12 mars 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

Projet de substitution d'un mur en maçonnerie à une clôture en planches, à la gare de la Chapelle, présenté le 13 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	francs. 17.024

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'établissement à la gare de Tergnier d'un local où l'on enseignera aux agents des trains le maniement des appareils télégraphiques, projet présenté le 14 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	952
Projet d'installation de nouveaux appareils d'éclairage à la gare de Saint-Quentin, présenté le 13 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	4 256

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement d'une station à Dourges, présenté le 16 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	61.600

LIGNE DE DOUAI A LILLE.

Projet d'allongement d'une voie de garage à la station de Carvin, présenté le 4 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	15.680
Projet de construction d'une deuxième écurie à la gare de Saint-Sauveur, à Lille, présenté le 15 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	5.376
Ensemble.	104.888

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 253)

[28 mai 1873.]

Approbation de travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 27 novembre, 18 décembre 1872 et 5 mars 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses restant à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

	francs.
Projet d'établissement de gares de triage et de transbordement à la bifurcation de la ligne de Paulhan, aux abords de la gare de Montpellier, présenté le 7 novembre 1872, avec détail estimatif montant à. . .	1.515.000
Projet d'établissement d'un faisceau de voies de triage aux abords de la gare de Lunel, présenté le 8 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	795.000
Projet d'établissement d'un abri pour les voyageurs et de deux abris pour bagages à la gare de Lunel, présenté le 29 juillet 1872, avec détail estimatif montant à	46.000
Ensemble.	2.356.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 254)

[28 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées des 5 et 19 mars 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

	francs.
Projet d'agrandissement des installations de la gare de Voujaucourt, présenté le 22 août 1870, avec détail estimatif montant à.	41.000

LIGNE DE MORET A ROANNE.

Projet d'établissement dans la Bèbre d'une prise d'eau destinée à l'alimentation de la gare de la Palisse, présenté le 29 novembre 1872, avec détail estimatif montant à	34.000

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet d'agrandissement de la gare des Arcs, présenté le 8 février 1873, avec détail estimatif montant à.	233,000
Ensemble.	308.000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 255)

[28 mai 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées

et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 29 janvier, 28 février et 26 mars 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-ÉTIENNE AU PUY.

	fr. c.
Projet d'allongement du pont du ruisseau du Lessaut, présenté le 25 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	18.026,48

LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.

Projet de remaniement de la gare des marchandises de Chanteuges, présenté le 13 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. .	28.500,00
Projet de construction d'un bâtiment annexe à la gare de Langogne, présenté le 30 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. . .	20.000,00
Ensemble.	66.526,48

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 7 millions énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 256)

[4 juin 1873.]

Prise d'eau. — Autorisation.

Le sieur *de Lassus-Bizons* est autorisé à maintenir en activité un moulin à blé à quatre paires de meules, une scierie à bois et deux batteuses qu'il possède sur la rivière de la Neste, dans la commune de Nestier (Hautes-Pyrénées).

(N° 257)

[4 juin 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis et, notamment, les avis du conseil des ponts et chaussées, des 16 novembre 1872, 23 janvier et 22 février 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MALAUNAY A DIEPPE.

	fr. c.
Projet d'établissement de nouvelles voies ferrées sur les quais du port de Dieppe, présenté le 28 février 1872, avec détail estimatif réglé à.	165.200,00

LIGNE DE PONT-LÉVÊQUE A TROUVILLE.

Projet d'agrandissement du hangar à marchandises de la gare de Trouville, présenté le 2 octobre 1872, avec détail estimatif montant à.	14.800,00

LIGNE DE PARIS A RENNES.

Projet de détail d'un aqueduc à construire dans la gare de Rennes, présenté le 10 janvier 1873, avec détail estimatif réglé à. . . .	60.905,60
Ensemble.	240.905,60

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. L'approbation du projet d'établissement de voies ferrées sur les quais du port de Dieppe est soumise aux réserves suivantes :

1° La compagnie sera tenue d'assurer l'écoulement des eaux des portions de chaussée et de terre-plein occupées par les nouvelles voies, en tant que cet écoulement pourra être gêné par les voies.

2° Elle devra raccorder par des surfaces régulières la plate-forme des voies nouvelles avec les terre-pleins des quais et les chaussées, sans que les pentes transversalement aux voies puissent excéder une inclinaison de 0m,06 par mètre.

3° Les voies seront partout munies de contre-rails, sauf sur le terre-plein du quai de la retenue, où l'administration se réserve d'en prescrire l'établissement ultérieur, aux points où la nécessité pourra en être reconnue.

4° La nouvelle voie conduisant au quai des paquebots devra être maintenue partout, sauf aux abords du pont Bérigny, en dehors de la chaussée qui longe les quais.

Lorsque la reconstruction du hangar des paquebots aura été reconnue nécessaire, la compagnie sera tenue de déplacer l'une des voies projetées au long du bâtiment actuel, de manière que la nouvelle construction se trouve comprise entre les deux voies de fer.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 258.)

[6 juin 1873.]

Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873. — Fonds de concours versés au trésor par la commune d'Hussein-Dey, pour les travaux d'amélioration de la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861 ;

Vu le récépissé n° 1, en date du 27 mars 1873, constatant le versement, à titre de fonds de concours, dans la caisse du trésor public, d'une somme de 5.500 francs, représentant pour 1873 la part contributive de la commune d'Hussein-Dey, département d'Alger, dans les dépenses des travaux à exécuter pour améliorer la route nationale n° 5, d'Alger à Constantine, dans la traverse d'Hussein-Dey.

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1873, un crédit supplémentaire de 5.500 francs pour les dépenses des travaux à exécuter pour améliorer la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine, dans la traverse d'Hussein-Dey.

Le chapitre XII du budget est augmenté de pareille somme de 5.500 francs.

2. Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert au moyen des ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 259)

[11 juin 1873.]

Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873. — *Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville.*

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire à l'État une avance montant à 10 millions de francs pour les travaux à effectuer au port de Bordeaux;

Vu les déclarations du trésorier payeur général du département de la Gironde, constatant qu'il a été versé au trésor, les 6 janvier, 5 février, 5 mars, 5 avril et 5 mai 1873, de nouvelles sommes montant à 800.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 10 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 5 juin 1873,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 800.000 francs pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Bordeaux.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	5.500,00
Manche.	Construction d'une passerelle destinée à mettre en communication les deux rives de la Taute.	500,00
Morbihan. . . .	Allongement d'un appontement dans la rade de Lorient.	3.000,00
Nord.	Réparation de la chaussée des quais sud du bassin de la marine et de l'arrière-port de Dunkerque.	14.250,00
Pas-de-Calais. .	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	360,00
Vendée.	Amélioration du quai du remblai au port des Sables.	6.000,00
	Total du chapitre XIV.	29.610,00
	II° SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXXI. RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Alpes-Maritimes.	Rectification de la route nationale, n° 85, entre Grasse et Cagnes.	38.000,00
	CHAPITRE XXXV. AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Eure.	Travaux d'amélioration de la Rille.	15.000,00
Meurthe-et-Moselle.	Construction de ponts sur la Moselle.	20.000,00
	Total du chapitre XXXV.	35.000,00
	CHAPITRE XXXVII. TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Manche.	Travaux d'amélioration du port de Barfleur. . . .	10.000,00
	CHAPITRE XXXIX. TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Dordogne. . . .	Assainissement de la Double.	10.000,00

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAP. X.	Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État.	27.500,00
— XI.	Routes et ponts.	56.886,45
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	35.365,76
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	29.610,00
	II° SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXXI.	Rectification des routes nationales.	38.000,00
— XXXV.	Amélioration des rivières.	35.000,00
— XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	10.000,00
— XXXIX.	Travaux d'amélioration agricole.	10.000,00
	Total général.	242.362,26

Vu pour être annexé au décret en date du 11 juin 1873, enregistré sous le n° 595.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. DESEILLIGNY.

(N° 261)

[11 juin 1873.]

Nouveau délai accordé à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge pour l'exécution des travaux de cette ligne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 26 avril 1862, relatif à la concession d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes; ensemble le cahier des charges y annexé, et notamment l'article 2 dudit cahier des charges, lequel est ainsi conçu :

« Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et « terminés dans un délai de trois ans, à partir du décret qui rendra « l'adjudication définitive; »

Vu le décret du 23 mai 1863 (*), portant approbation de l'adjudication passée au profit du sieur Petyt, le 16 juin 1862, pour la concession du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes;

Vu les décrets du 28 avril 1866 (**) et du 15 mai 1867 (***), le premier prorogeant d'une année le délai d'exécution du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, le second fixant un nouveau délai expirant le 23 septembre 1868;

Vu la demande présentée, le 22 avril 1873, par la compagnie du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, à l'effet d'obtenir un nouveau délai pour l'exécution du raccordement de cette ligne avec le chemin de fer du Nord, à Dunkerque;

Vu l'avis du préfet du Nord, du 7 mai 1873, et les rapports des ingénieurs du service du contrôle des 2 et 3 du même mois;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Un nouveau et dernier délai, expirant le 31 décembre 1873, est accordé à la compagnie concessionnaire du chemin de

---

(*) Voir *Annales*, 1863, p. 282.
(**) Voir *Annales*, 1866, p. 75.
(***) Voir *Annales*, 1867, p. 319.

Moulin-du-Roi, est autorisée à reconstruire le barrage dit *de Paicheron*, qu'elle possède sur la rivière de l'Aude, commune de Carcassonne (Aude).

(N° 264)

[21 juin 1873.]

Prise d'eau. — Autorisation.

Le sieur *Risbourg* est autorisé à établir une prise d'eau dans le canal de Saint-Quentin pour les besoins de la fabrique de sucre qu'il possède dans la commune de Noyelles (Nord).

(N° 265)

[21 juin 1873.]

Décret qui détermine les époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à la limite du département de Maine-et-Loire, dans la direction de Saumur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 1er mars 1872 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à la limite du département de Maine-et-Loire, dans la direction de Saumur, et alloué au département de la Vienne, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de 237.500 francs pour l'exécution de ce chemin ;

Vu notamment les §§ 2, 3 et 4 de l'article 3 du dit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux aux

(*) Voir *Annales,* 1872, p. 478.

« époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré « en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le payement de chaque « terme, d'une dépense en travaux, approvisionnements et acqui- « sitions de terrains triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet « des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. La subvention susmentionnée sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1873, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 266)

[21 juin 1873.]

Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.—Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à 7 millions de francs pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 6 janvier, 5 février, 5 mars, 5 avril, 5 et 26 mai 1873, de nouvelles sommes montant à 600.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance de 7 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, du 9 juin 1873,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les

fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 600.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 267)

[21 juin 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 mars, 9 et 23 avril 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet de reconstruction et d'agrandissement de la gare d'Aigues-Vives, présenté le 4 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	francs. 64.500

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'agrandissement de la gare du Pas-des-Lanciers, présenté le 25 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	210.000
A reporter.	274.500

	francs.
Report.	274,500

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A ROANNE.

Projet de construction d'un dortoir à la gare de Saint-Germain-des-Fossés, présenté le 1er mars 1873, avec détail estimatif montant à.	29,500
Ensemble.	304,000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions énoncés à l'article 12 de la convention sus-mentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 268)

[21 juin 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 mars, 2 et 9 avril 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet d'agrandissement du magasin des imprimés à la gare de Paris, présenté le 21 février 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	14,336
A reporter.	14,336

	francs.
Report.	14.336

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY.

Projet d'établissement d'une jonction de voies à la gare de Gonesse, présenté le 31 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	4.704

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'établissement de deux garages à la station de la Faloise, présenté le 10 février 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	41.440

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'établissement d'une voie de garage à la gare de Tergnier, présenté le 3 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	13.440

LIGNE DE BRÉTIGNY A SOMAIN.

Projet d'établissement d'un bureau pour les surveillants et les pointeurs à la gare de Lourches, présenté le 15 février 1873, avec détail estimatif montant à.	2.956

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la gare de Billy-Montigny, présenté le 4 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	3,156
Projet de prolongement de plusieurs voies et de déplacement d'une grue roulante à la gare de Lillers, présenté le 30 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	21.280

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'établissement d'une traversée de voies dans la station de Raismes, présenté le 20 février 1873, avec détail estimatif montant à.	8.512
Projet d'installation du service de la douane locale et de divers travaux à exécuter à la gare de Valenciennes, présenté le 14 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	173.600

LIGNE D'HAUTMONT A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'établissement d'un atelier pour les visiteurs et d'une voie de réparation dans la station de Feignies, présenté le 14 février 1873, avec détail estimatif montant à.	11.750

LIGNE DE LILLE A CALAIS.

Projet de remplacement de plaques tournantes à la gare d'Hazebrouck, présenté le 29 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	4.480
A reporter.	299.634

	francs.
Report.	299.634

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet d'établissement d'une voie de chargement à la gare de Marquise, présenté le 26 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	12.320
Ensemble.	311.954

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 269)

[25 juin 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, du 2 avril 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

	francs.
Projet de modification de la gare de Gannat, présenté le 24 février 1873, avec détail estimatif montant à.	132.500

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 7 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 270)

[2 juillet 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 25 avril et 7 mai 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

	francs.
Projet d'établissement des voies de triage impaires en tête de la gare de la Guillotière, présenté le 16 mai 1872, avec détail estimatif montant à.	880,000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet de reconstruction et d'agrandissement de la gare des voyageurs de Baillargues, présenté le 4 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	51.400
Ensemble.	931.400

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les

96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. L'approbation du projet d'établissement des voies de triage impaires en tête de la gare de la Guillotière est subordonnée aux conditions suivantes :

1° La compagnie mettra en parfait état de viabilité les voies latérales nouvelles à établir des deux côtés du chemin de fer et le chemin dit *du Moulin-à-Vent*, à Gerland, n° 21, depuis la route départementale, n° 7, jusqu'au chemin de Gerland.

2° Elle donnera 8 mètres de largeur aux chemins latéraux y compris les fossés, sur 500 mètres à partir du chemin du Moulin-à-Vent, à l'est du chemin de fer, et sur 300 mètres à partir du même chemin pour la voie nouvelle à l'ouest de la voie ferrée.

3° Elle maintiendra en parfait état l'aqueduc servant à l'écoulement des eaux.

4° Le profil longitudinal des chemins à établir ne présentera pas de pente inférieure à $0^m,003$.

3. Est rapportée la disposition du décret du 16 mars 1870 approuvant le projet de travaux complémentaires à exécuter en tête de la gare de la Guillotière, présenté le 23 décembre 1868, avec un devis estimatif montant à 440.000 francs.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 271)

[7 juillet 1873.]

Approbation du traité passé entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et celle du chemin de fer d'intérêt local d'Epernay à Romilly, pour l'exploitation de cette dernière ligne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le traité passé, le 1er février 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est, et la compagnie du chemin de fer d'in-

térêt local d'Épernay à Romilly, pour l'exploitation de cette dernière ligne;

Vu la délibération du conseil général de la Marne, en date du 12 avril 1872;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer;

Vu les lois et décrets relatifs au chemin de fer de l'Est, et notamment le décret du 11 juin 1859 (*), ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 12 novembre 1868 (**), portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer d'intérêt local d'Épernay à Romilly;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local.

Le Conseil d'État entendu.

Décrète:

Art. 1er. Est approuvé le traité passé, le 1er février 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Épernay à Romilly, pour l'exploitation de cette dernière ligne.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 272)

[7 juillet 1873.]

Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1872. — *Fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.*

Le Président de la République française,

. . . .

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1872;

(*) *Annales,* 1859, p. 365.
(**) *Annales,* 1869, p. 315.

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 23 juin 1873,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la première section du budget de l'exercice 1872, un crédit de 9.240f,82.

Cette somme de 9.240f,82 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première section ci-après désignés, savoir :

			fr. c.
Chapitre	XI.	Routes et ponts	1.000,00
——	XII.	Navigation intérieure. — Rivières	1.330,00
——	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	6.910,82
		Ensemble comme ci-dessus	9.240,82

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1872.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES auxquelles les fonds sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	
	CHAPITRE XI. ROUTES ET PONTS.	
Seine-et-Oise.	Rescindement de la maison du sieur *Chacou*, située le long de la route nationale, n° 183, dans la traverse de Mantes.	fr. c. 1.000,00
	CHAPITRE XII. NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Gironde.	Travaux défensifs sur la rive gauche de la Garonne, dans la commune de Beautiran.	1.330,00
	CHAPITRE XIV. PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Idem.	Entretien des ports de Saint-Christoly, de la Maréchalle, de Saint-Estèphe et de Caverne. . . .	1.802,38
Pas-de-Calais.	Etablissement du perre destiné à consolider la falaise sud de l'anse du Portel.	2.800,00
	Entretien des quais de la ville de Boulogne. . . .	1.950,81
	Pavage du boulevard Daunou.	357,63
	Total du chapitre XIV.	6.910,82

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
CHAPITRE XI. . .	Routes et ponts.	1.000,00
—— XII. .	Navigation intérieure. — Rivières.	1.330,00
—— XIV. .	Ports maritimes, phares et fanaux.	6.910,82
	Total général.	9.240,82

Vu pour être annexé au décret en date du 7 juillet 1873, enregistré sous le n° 708.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. DESEILLIGNY.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 273)

[5 mars 1873.]

propriation pour cause d'utilité publique. — Décision du jury. — Modifications au jugement d'expropriation. — Nécessité du consentement des parties. — Cassation. — (Sieur Prosper Pascal.) — *Le jury d'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut ni restreindre ni étendre l'expropriation, telle qu'elle résulte du jugement qui la prononce, à moins du consentement formel des parties. Ce consentement n'est pas régulièrement constaté par la seule décision du jury, alors surtout que les conclusions des parties, relatées au procès-verbal des débats, n'en font aucune mention.*

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré,

Donne défaut contre Pascal, non comparant, et statuant sur unique moyen du pourvoi;

Vu les articles 38, § 3, et 42 de la loi du 3 mai 1841, lequel paragraphe est ainsi conçu : « La décision du jury fixe le montant de indemnité; »

Attendu, en droit, que le jury appelé à fixer le montant de l'indemnité due par suite d'un jugement d'expropriation ne peut ni restreindre ni étendre cette expropriation, telle que le jugement la détermine, à moins du consentement formel des parties;

Attendu, en fait, qu'après avoir, dans une première partie, rappelé l'étendue du terrain exproprié sur Pascal d'après le tableau placé sous les yeux du jury, et déterminé l'indemnité due au propriétaire à raison de cette contenance, la décision attaquée, statuant, dit-elle, sur des conclusions prises à la barre d'accord entre les parties et relatives à la fixation des indemnités dues pour différence de contenance entre celle indiquée au plan déposé sous les yeux du jury et celle résultant de l'exécution des tra-

vaux, a fixé à 60.000 francs par hectare la valeur des *emprises supplémentaires ;*

Attendu que les conclusions respectives des parties sont relatées au procès-verbal des débats, et qu'elles ne font nulle mention d'un consentement donné par les dites parties à ce que le jury fixât les indemnités fondées sur une pareille cause;

Qu'il n'a pu dépendre du jury d'ajouter au procès-verbal et d'en compléter ou contredire les énonciations en constatant simplement, dans sa décision, un prétendu accord intervenu à la barre entre les parties ;

D'où il suit qu'en allouant une indemnité pour des expropriations qui n'auraient été ni légalement prononcées ni régulièrement consenties, le jury de Saint-Affrique a excédé ses pouvoirs et violé l'article 38 ci-dessus visé,

Casse, etc.

Nota. Du même jour, arrêt identique, contre les héritiers *Bannes*, au rapport des mêmes magistrats, avocat général et avocats.

(N° 274)

[5 mars 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Délibération signée par un juré qui n'a pas assisté à tous les débats. — Nullité. — (Sieurs Singla et Galzin.) — *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les jurés appelés par la loi à délibérer sont ceux-là seulement qui ont assisté à tous les débats de la cause. Les débats de chaque affaire ne sont complets qu'autant que l'instruction de cette affaire a été déclarée close par le magistrat directeur du jury.*

La Cour,

Statuant sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 38 de la loi du 3 mai 1841 et 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu qu'il résulte de ces deux dispositions combinées que les jurés appelés par la loi à délibérer sont ceux-là seulement qui ont assisté à tous les débats de la cause;

Attendu, en fait, qu'à l'audience du jury d'expropriation de

int-Affrique, en date du 1er août 1872, sept affaires ont été intes pour être soumises à l'appréciation du même jury, et que, rmi ces affaires, il s'en trouvait deux qui concernaient Singla et lzin;

Attendu qu'au moment où commençait la discussion de cette dere affaire, le juré Galtier s'étant trouvé subitement indisposé, discussion fut continuée en son absence, du consentement de utes les parties;

Attendu que, dans ce moment, le juré Galtier, cessant de prendre rt aux débats, cessait par cela même de faire partie du jury de gement et de pouvoir délibérer sur les affaires en litige;

Que cela est vrai, même par rapport à l'affaire Singla, dont l'inruction n'a été déclarée close par le magistrat directeur que posrieurement à la retraite du dit juré;

Que néanmoins il est établi par le procès-verbal que le juré ltier a signé la délibération relative à l'un et à l'autre des défenurs, ce qui, aux termes de l'article 41 de la loi du 3 mai 1841, montre qu'il y a concouru; que, par conséquent, l'une et l'autre libération doivent être déclarées nulles;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 275)

[25 mars 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Avertissement donné au jury. — Excès de pouvoir. — (Sieurs Galtayries et Scudier.) — *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le magistrat directeur commet un excès de pouvoir lorsque, dans un avertissement par lui donné au jury, après la clôture des débats, il manifeste, sur la fixation des indemnités, une opinion personnelle non conforme aux vrais principes qui régissent la matière.*

NOTICE.

Un jugement du tribunal civil de Rodez, en date du 26 février 1872, prononça l'expropriation de divers terrains nécessaires à la construction du chemin de fer de Rodez à Millau.

Le 19 août 1872, le jury d'expropriation fut constitué.

Il s'éleva, au cours des débats, des discussions entre l'admini-

stration expropriante et divers expropriés, qui réclamaient, outre la valeur des parcelles dont ils devaient être dépossédés, des indemnités accessoires pour dépréciation du surplus de leurs propriétés, et pour la suppression de diverses facilités de passage, abreuvage, arrosage, etc.

On lit, dans le procès-verbal des débats, le passage suivant: « La discussion publique étant terminée, et les avocats soit des indemnitaires, soit de l'administration, de ce interpellés, ayant déclaré n'avoir plus aucune observation à faire, M. le magistrat directeur du jury a déclaré que l'instruction était close. Il a fait remarquer à MM. les jurés que, dans la fixation de l'indemnité, ils devaient tenir compte non-seulement de la valeur vénale des terrains expropriés, mais encore du morcellement, de la dégradation des parcelles restantes, des clôtures à détruire et de celles à reconstruire, des servitudes imposées aux parcelles restantes, en un mot, de tout ce qui peut être pour le propriétaire une cause de préjudice, etc. »

Le 28 août, le jury rendit sa décision dans l'affaire des sieurs Gatayries et Scudier.

Le 25 du même mois, il rendit une deuxième décision au profit de soixante-quatre autres expropriés.

Le préfet de l'Aveyron, représentant l'État, se pourvut en cassation contre ces deux décisions et contre les deux ordonnances du magistrat directeur qui les avait rendues exécutoires.

Parmi les griefs invoqués par le pourvoi, un moyen ainsi formulé figurait sous le n° 2 :

« Violation des articles 32, 35, 34, 37, 38 et 41 de la loi du 3 mai 1841, en ce que le magistrat directeur est intervenu dans le débat relatif à la fixation de l'indemnité. »

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi;

Sur le deuxième moyen du pourvoi:

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte des deux procès-verbaux, concernant, le premier, l'affaire des nommés Galtayries et Scudier, et le second, celle des soixante-quatre autres expropriés, que les débats ont porté, devant le jury, non-seulement sur le chiffre des indemnités, mais sur les diverses causes de dommages qui devaient entrer dans la composition de ces indemnités;

Que les mêmes procès-verbaux constatent que le magistrat di-

cteur, après avoir prononcé la clôture des débats, a adressé aux rés, au moment où ils allaient se retirer en la chambre de leurs libérations, une allocution dans laquelle se trouve le passage ivant : « Il leur a fait observer que, dans la fixation de l'indemté, ils devaient tenir compte..., en un mot, de tout ce qui peut re pour le propriétaire une cause de préjudice; »

Attendu qu'en traçant ainsi la règle à suivre pour déterminer s indemnités, le magistrat directeur a omis une distinction essenelle entre les dommages directs et indirects, certains ou éveneels, et que la manifestation de son opinion personnelle, non conrme aux vrais principes qui régissent la matière, a pu influer sur décision des jurés;

D'où il suit que, dans les circonstances particulières de la cause, y a eu, de la part de ce magistrat, excès de pouvoir et violation l'article ci-dessus visé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres oyens du pourvoi,

Et donnant défaut contre Galtayries et Scudier,

Casse, etc.

(N° 276)

[31 mars 1873.]

ravaux publics. — Entrepreneur. — Cessionnaires. — Contestations entre la ville et les cessionnaires. — Interprétation du traité administratif.—Difficultés relatives à l'exécution des travaux.—(Sieurs Bouzanquet et compagnie.) — *Les tribunaux ordinaires ne sont point compétents pour statuer sur une contestation élevée entre une ville et les cessionnaires d'un entrepreneur de travaux publics au sujet du payement des sommes cédées, si, pour régler les droits des cessionnaires vis-à-vis de la ville, il y a lieu d'interpréter les clauses du traité relatif aux travaux publics dont le prix a été cédé par l'entrepreneur et fait l'objet du litige. — L'autorité administrative a également compétence exclusive pour apprécier si certains travaux effectués par la ville en exécution du traité, faute par l'entrepreneur de les avoir exécutés, l'ont été en dehors de ceux dont celui-ci était chargé par le traité originaire.*

NOTICE.

Par un traité du 6 juillet 1853, entre la ville d'Uzès et les sieurs Bouzauquet et compagnie, entrepreneurs de travaux publics, ceux-ci se chargèrent de l'établissement de machines hydrauliques destinées à amener dans un réservoir établi dans la cour du lycée les eaux d'une source de la vallée d'Eure. Ils s'engagèrent, en outre, par l'article 9, à entretenir à perpétuité les machines, et à faire toutes les réparations et reconstructions que le jeu des machines nécessiterait.

Le prix était fixé à forfait à 235.000 francs, dont 200.000 francs pour le prix des travaux de premier établissement, payables en trente-deux annuités de 12.000 francs chacune, à partir de la réception. Quant aux 35.000 francs formant le surplus, la ville devait les conserver et employer les intérêts, à 4 1/2 qu'ils produisaient, aux travaux d'entretien stipulés par l'article 9; l'excédant, s'il en existait, devait former un capital nouveau de 25.000 francs, et, ce capital une fois formé, les intérêts excédant les dépenses seraient remis aux entrepreneurs.

Les travaux furent définitivement reçus, après nombreuses contestations, par un arrêté du conseil de préfecture du Gard du 28 mars 1858.

Les entrepreneurs avaient cédé les annuités formant le prix des travaux de premier établissement aux sieurs Benoist d'Azy et autres, jusqu'à concurrence de 167.444 francs. Ceux-ci avaient signifié la cession qui leur avait été faite à la ville d'Uzès, et jusqu'au 1er septembre 1866 la ville avait payé les annuités échues.

Mais, à cette époque, elle refusa tout payement, alléguant que les entrepreneurs n'avaient point rempli leurs engagements, avaient, au contraire, abandonné leurs machines et s'étaient soustraits aux obligations de les entretenir. Elle avait même intenté, devant le tribunal d'Uzès, une action contre les entrepreneurs; mais, par un jugement du 21 novembre 1867, le tribunal l'avait renvoyée à pourvoir elle-même, en conformité de l'article 9 du traité, aux travaux qu'elle déclarait nécessaires.

En conséquence, elle avait fait exécuter ces travaux, dont la dépense s'élevait à 53.000 francs. Or elle soutenait qu'elle avait le droit d'imputer cette somme sur les annuités encore dues aux entrepreneurs et cédées au sieur Benoist d'Azy, et c'est pour ce motif qu'elle refusait le payement de ces annuités aux concessionnaires.

Ceux-ci, prétendant que le capital de 200.000 francs représentant le prix des travaux de premier établissement ne pouvait être affecté

au prix de travaux faits après la signification de la cession et nécessités par le défaut d'entretien et non pour vice de construction ou malfaçon des travaux primitifs, et que le capital réservé de 35.000 francs destiné à l'entretien et aux obligations stipulées en l'article 9 pouvait seul être appliqué par la ville au payement des 53.000 francs, actionnèrent la ville devant le tribunal civil d'Uzès en payement des annuités échues. Ils mirent en cause, et comme garants, les sieurs Bouzauquet et compagnie.

Ces entrepreneurs intervinrent, en effet, et firent cause commune avec leurs cessionnaires; de plus, ils prirent des conclusions particulières, par lesquelles ils soutinrent que les travaux effectués en 1868 par la ville n'étaient point de ceux qu'avait prévus le traité de 1853; qu'ils les avaient, au contraire, complétement dénaturés, et qu'en conséquence ils ne pouvaient être tenus de la dépense. Ils articulaient sur ce point des faits dont ils demandaient la vérification et la constatation par experts.

Un jugement du tribunal d'Uzès, du 31 mai 1870, déclara que la ville pouvait imputer la somme de 53.000 francs sur les annuités cédées par Bouzauquet et compagnie. En conséquence, il repoussa et la demande des cessionnaires et les conclusions des entrepreneurs.

Sur le double appel interjeté par les sieurs Benoist d'Azy et consorts et par les entrepreneurs Bouzauquet, la cour d'appel de Nîmes rendit un arrêt, en date du 19 août 1871, qui, infirmant le jugement du tribunal d'Uzès, admit la demande des cessionnaires et condamna la ville à payer les annuités échues, qui ne pouvaient être appliquées au payement des dépenses faites en 1868, postérieurement à la signification de la cession.

Sur les conclusions des entrepreneurs, l'arrêt ordonna une expertise à l'effet de reconnaître s'il était vrai que les travaux de 1868 étaient ou non en dehors de ceux prévus par le traité de 1863, et s'ils excédaient les obligations assumées par les entrepreneurs par l'article 9 de ce traité.

La ville d'Uzès s'est pourvue en cassation contre cet arrêt, par un moyen qui n'avait été présenté ni en première instance ni en appel, et tiré de l'incompétence de la juridiction civile et de la violation des dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, en ce que l'arrêt attaqué avait statué sur une contestation relative au sens et à l'exécution de travaux publics.

La Cour de cassation a accueilli ce moyen par l'arrêt suivant :

ARRÊT.

La Cour,

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Attendu que si, en général, les tribunaux civils sont compétents pour connaître des difficultés relatives à la validité et aux effets soit de l'acte de cession d'une créance, soit de la signification de cette cession au débiteur cédé, il en est autrement lorsqu'en l'absence de toute novation, les tribunaux sont dans l'obligation, pour régler les droits des cessionnaires au regard du débiteur, de déterminer préalablement les droits respectifs de ce débiteur et du créancier originaire, et pour cela d'interpréter les clauses d'actes ou de traités administratifs sur lesquels la créance cédée repose, et de vérifier et d'apprécier des faits touchant à l'exécution de travaux publics dont le prix a fait l'objet de la cession.

Attendu que, pour repousser les exceptions de compensation et de garantie proposées par la ville d'Uzès contre la demande des cessionnaires des entrepreneurs Bouzauquet, la cour d'appel de Nîmes s'est trouvée dans l'obligation de déterminer le sens de plusieurs clauses du traité du 6 juillet 1853, et particulièrement celui des articles 9 et 11, et de rechercher quelle a été, au point de vue de la garantie réservée à la ville pour l'exécution des obligations mises à la charge des entrepreneurs par l'article 9, la commune intention des parties ;

Qu'une pareille interprétation appartenait exclusivement à l'autorité administrative, et que les tribunaux ordinaires ne peuvent faire droit à la demande dont ils étaient saisis avant que cette interprétation n'eût été faite par la juridiction compétente ;

Attendu, d'un autre côté, que le tribunal civil d'Uzès ne pouvait statuer sur les conclusions particulières de Bouzauquet, sans rechercher, pour déterminer l'étendue des obligations imposées aux entrepreneurs, le sens et la portée du même article 9 ;

Que la mission donnée aux experts par l'arrêt attaqué implique d'ailleurs, et nécessairement, la comparaison des plans et devis dressés par l'autorité administrative, l'appréciation de la nature et de l'étendue de ceux qui faisaient l'objet de ce traité de 1853, et l'examen de la question de savoir si la ville avait excédé, en 1868, le droit qu'elle tirait de l'article 9 du traité, et dans quelle mesure elle pouvait réclamer contre l'entrepreneur la garantie stipulée par l'article 11 ;

Qu'en cette partie encore l'autorité administrative avait seule

compétence pour statuer sur la difficulté élevée entre Bouzauquet et la ville d'Uzès;

D'où il suit qu'en interprétant comme elle l'a fait les stipulations du traité du 6 juillet 1853, et en ordonnant les vérifications et constatations déterminées par l'arrêt attaqué, la cour d'appel de Nîmes a violé les dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen du pourvoi, donne défaut contre Bouzauquet et compagnie, défendeurs non comparants,

Casse, etc.

(N° 277)

[2 avril 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Femme mariée. — Indemnité accordée au mari. — Cassation. — L'expropriation prononcée contre une femme mariée doit être poursuivie contre cette femme assistée de son mari. — L'indemnité ne peut être allouée qu'à la personne expropriée.

NOTICE.

Le tribunal civil de Fougères a prononcé, le 8 novembre 1871, l'expropriation de terrains nécessaires à l'exécution des travaux du chemin de fer de Vitré à Fougères, et notamment de plusieurs parcelles sur le territoire de la commune d'Antrain, appartenant à la dame Loyer, inscrite comme propriétaire à la matrice cadastrale.

Le tableau des parcelles expropriées, annexé au jugement d'expropriation, indique comme propriétaire réel ou présumé tel Lehérissé (Élisa), femme Loyer, à Pontorson.

Le jugement d'expropriation a été signifié, le 13 décembre 1871, au maire d'Antrain, pour madame Loyer, née Lehérissé.

L'arrêté préfectoral du 8 juillet 1872, qui fixe les indemnités, a été notifié, le 2 août 1872, au maire d'Antrain et à Louis Jarry, fermier de la dame Loyer.

La lettre du préfet, contenant l'indication de l'offre, et la liste des jurés désignés par la cour d'appel, ont été notifiées, le 20 novembre 1872, à Louis Jarry, fermier de la dame Loyer, à Antrain.

Le tableau des offres et demandes, adressé, le 29 novembre, par l'agent du contentieux de la compagnie, porte : Commune d'Antrain. — Loyer. — Offre, 10.083f,50.

Le jury s'est réuni le 30 novembre 1872. On a fait l'appel des affaires, notamment de celles du préfet contre M. Loyer, notaire à Pontorson.

A l'appel des cinq dernières causes, se sont présentés, pour M. le préfet, M. Durand, administrateur de la compagnie du chemin de fer; pour M. Loyer, lui-même en personne, assisté d'un avocat.

Les parties, présentes ou représentées ainsi qu'il vient d'être dit, ont demandé « acte de leur consentement à ce que cinq affaires fussent jointes pour être instruites simultanément et soumises à un même jury de jugement. »

Ce qui a été ordonné par le magistrat directeur.

Le 2 décembre, à l'audience publique, on a appelé la cause d'entre le préfet et M. Loyer, propriétaire, notaire à Pontorson;

Se sont présentés pour le préfet, M. Durand, administrateur de la compagnie expropriante; M. Loyer en personne, assisté de Me du Cosquer.

L'expropriant a présenté des observations et offert une indemnité de 8.460f,60.

L'avocat de M. Loyer a demandé une indemnité de 19.400 francs.

Les parties ont été en désaccord sur la quantité des terrains dont la compagnie aurait pris possession et dont le sieur Loyer se trouverait exproprié.

La compagnie a maintenu que l'expropriation n'avait compris que 1 hectare, 30 ares, 97 centiares, tandis que le sieur Loyer a prétendu qu'il était exproprié de 1 hectare, 44 ares, 5 centiares.

En conséquence, les jurés ont été invités à fixer une double indemnité.

« Les jurés, après avoir délibéré, ont rapporté leur décision, dans « l'affaire du préfet contre M. Loyer, notaire à Pontorson; ils ont « fixé à 9.656f,55 toutes les indemnités dues à M. Loyer, notaire à « Pontorson, à raison de l'expropriation prononcée, le 8 novem- « bre, dans le cas où l'emprise, qui porte sur trois parcelles, com- « prendrait 1 hectare, 30 ares, 97 centiares, y compris les clôtures;

« Ou à 10.513f,25, dans le cas où cette emprise comprendrait « 1 hectare, 44 ares, 5 centiares, y compris les clôtures. »

Le magistrat directeur a déclaré cette décision exécutoire.

Élisa Lehérissé, femme Loyer, s'est pourvue en cassation contre la décision de l'ordonnance, pour violation des articles 215, 217, du Code Napoléon, 31, 34, 37, 38 et 39 de la loi du 3 mai 1841.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi, donne défaut contre le défendeur, et pour le profit, statuant sur la demande de la dame Loyer, en cassation de la décision du jury d'expropriation de l'arrondissement de Fougères, du 2 décembre 1872, et de l'ordonnance du magistrat directeur du jury, en date du même jour ;

Vu l'article 215 du Code Napoléon et l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'article 215 du Code Napoléon s'applique à la procédure d'expropriation comme à toutes autres instances judiciaires ;

Que, par conséquent, l'expropriation prononcée contre une femme mariée ne peut être valablement poursuivie que contre cette femme assistée de son mari ;

Attendu, en fait, que le jugement du 8 novembre 1871 a prononcé l'expropriation de parcelles de terrain contre Élisa Lehérissé, femme de Félix Loyer, seule inscrite à la matrice cadastrale ; que c'est à elle qu'ont été signifiés le jugement d'expropriation et l'arrêté préfectoral portant fixation de la somme offerte ; que la dame Loyer seule a été citée à comparaître devant le jury chargé de régler l'indemnité, et que Loyer n'a pas été mis en cause pour assister sa femme dans cette procédure ;

Attendu qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations que Loyer s'est présenté devant le jury, non pas comme mandataire de sa femme, mais pour lui-même et en son nom personnel ; que c'est en cette qualité qu'il a concouru à des récusations de jurés ; qu'il a contesté les offres de l'expropriant tant à l'égard de la quotité de l'indemnité qu'à l'égard de la contenance des parcelles expropriées ;

Attendu, d'autre part, qu'aux termes de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, et conformément aux principes essentiels de la matière, l'indemnité ne peut être allouée qu'à la personne expropriée ;

Attendu, en fait, que la double indemnité fixée hypothétiquement par le jury a été accordée, non pas à la dame Loyer, mais à Loyer seul et personnellement ; que c'est contre celui-ci et dans les mêmes termes qu'a été rendue l'ordonnance du magistrat directeur qui envoie l'expropriant en possession des parcelles expropriées ;

D'où il suit que la décision et l'ordonnance dénoncéees ont violé

les dispositions ci-dessus visées, sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens invoqués par le pourvoi;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 278)

[2 avril 1873.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Erreur sur la date de la décision attaquée. — Clôture des débats. — Introduction d'un représentant de l'administration dans la salle des délibérations. — Cassation. (Sieur Charles et dame Caroline Granal.) — *L'erreur sur la date de la décision attaquée, commise dans la déclaration du recours en cassation et dans l'exploit de sa signification, n'est pas une cause de nullité du pourvoi, lorsqu'il est manifeste que le défendeur n'a pu avoir aucun doute sur l'identité de la décision dénoncée. — Il y a violation des articles* 37 *et* 38 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *quand, après la clôture des débats publics et contradictoires, les jurés font appeler, dans la salle des délibérations, et hors la présence des parties expropriées, un représentant de l'administration expropriante. Il importe peu que l'agent de l'administration soit entré dans cette chambre sans opposition de la part des indemnitaires ou que sa présence n'ait duré que quelques instants.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Statuant sur le pourvoi de Charles et Caroline Granal contre la décision rendue, le 24 août 1872, par le jury d'expropriation de l'arrondissement de Béziers :

Sur la fin de non-recevoir opposée au dit pourvoi par le préfet de l'Hérault :

Attendu que si la date de la décision attaquée a été inexactement indiquée dans la déclaration du recours en cassation, et dans l'exploit de sa notification à partie, en ce qu'il est énoncé dans les dits actes que cette décision a été prononcée le 23 août

1872, tandis qu'il résulte de l'expédition produite qu'elle n'est intervenue que le lendemain 24, il est manifeste que cette erreur matérielle, qui s'explique par une confusion entre le jour où commencèrent les opérations du jury, et celui où, après instruction, les jurés statuèrent sur le règlement des indemnités, n'a pu induire le défendeur en erreur sur l'identité de la décision dénoncée, puisqu'il n'en avait été rendu aucune autre entre les parties; qu'il suit de là que l'irrégularité dont il s'agit ne lui a fait aucun grief, et qu'il ne saurait s'en prévaloir comme d'une cause sérieuse de nullité du pourvoi;

Rejette la fin de non-recevoir;

Sur le moyen du pourvoi tiré de la violation des articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841 :

Attendu qu'il est constaté par le procès-verbal des opérations du jury qu'après la clôture de l'instruction et des débats publics et contradictoires, les jurés, alors qu'ils s'étaient retirés dans leur chambre pour y délibérer à huis clos et sans désemparer, comme le veut la loi, ont fait appeler dans cette salle un représentant de l'administration expropriante; que celui-ci y est entré et qu'il y a été entendu par le jury hors la présence des parties expropriées; qu'ainsi l'instruction, déclarée close, s'est continuée sans publicité et sans redevenir contradictoire, dans la chambre des délibérations du jury; qu'il importe peu que l'agent de la compagnie, répondant à l'appel du jury, soit entré dans cette chambre sans opposition de la part des indemnitaires; que le défaut de protestation ne saurait couvrir, en la légitimant, l'infraction dont ils se plaignent; que d'ailleurs le procès-verbal constate qu'ils ont demandé acte de cette infraction au magistrat directeur, au moment même où elle venait de se commettre; qu'il n'importe pas davantage que la présence du représentant de l'administration n'ait duré que quelques instants, ce court espace de temps ayant pu lui suffire pour faire au jury des communications comportant une contradiction de la part des parties adverses; attendu que de ce qui précède il résulte que le fait constaté par le procès-verbal constitue une violation des articles ci-dessus visés, laquelle doit entraîner l'annulation de la décision du jury et de l'ordonnance qui s'en est suivie;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 279)

[15 avril 1873.]

Compagnie de chemin de fer. — Marchandises transportées. — Réquisition militaire. — Faute. — Caractère. — Cas de force majeure. — Cassation. — (Sieur Petit-Deschamps.) *— Le fait, par un chef de gare, d'avoir indiqué à l'administration militaire l'existence, dans une gare, de wagons de denrées et d'avoir ainsi donné lieu à leur réquisition, alors qu'il était interrogé seulement sur des quantités d'autres approvisionnements retenus dans la gare, ne présente pas les caractères juridiques de la faute prévue par les articles* 1382 *et* 1383 *du Code civil. En conséquence, la compagnie, ayant subi un cas de force majeure, est recevable à invoquer le bénéfice de l'article* 103 *du Code de commerce.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Vu l'article 103 du Code de commerce et les articles 1382 et 1383 du Code civil ;

Attendu que l'arrêt attaqué ne méconnaît pas que la compagnie d'Orléans, en livrant sur réquisition militaire, à Périgueux, les cafés qu'elle était chargée de transporter à Bourges, et qu'elle n'a pu ainsi remettre au destinataire, a subi un cas de force majeure; que, néanmoins, le dit arrêt a refusé à la compagnie le bénéfice de l'exception portée en l'article 103 précité, par le motif que le chef de gare de Périgueux aurait commis une faute en provoquant la réquisition dont il s'agit; qu'il fait résulter cette prétendue faute de ce qu'ayant reçu un télégramme de l'intendant militaire de Bordeaux ainsi conçu : « Je suis informé que 150 wa« gons sont en souffrance à Périgueux ; indiquez-moi combien « wagons biscuits, combien riz, combien foin, combien avoine, » le chef de gare a répondu : « Sont retenus à Périgueux, en desti« nation à Bourges, 49 wagons biscuits, 50 foin, 42 avoine, 15 riz, « 13 paille, 3 cafés. » dénonçant ainsi, sans nécessité et sans y

être convié, la présence de 5 wagons café que l'intendant ne songeait pas à requérir; mais attendu que le fait ainsi constaté et précisé ne présente nullement les caractères juridiques de la faute prévue par les articles 1382 et 1383 du Code civil; d'où il suit que les dits articles ont été faussement appliqués et par suite violés;

Casse, etc.

(N° 280)

[29 avril 1873.]

Compagnie de chemin de fer. — Marchandises transportées d'un réseau sur un autre. — Cahier des charges. — Délai. — (Compagnie du chemin de fer de la Vendée et Auguste Sigogne.) — *Est générale et sans exception la disposition du cahier des charges d'une compagnie de chemin de fer qui accorde à cette compagnie, pour faire passer d'un réseau sur un autre des marchandises qui doivent être transportées en grande vitesse et sans solution de continuité, un délai de trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura amenées au point de jonction. — Cette disposition est applicable même au cas où, pour n'avoir pas à dépoter les colis, la compagnie envoie au point de jonction les wagons qui les contiennent et un employé chargé de les enregistrer.*

NOTICE.

Les motifs de l'arrêt font suffisamment connaître l'objet de la contestation.

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Sigogne, non comparant;

Vu l'article 50 du cahier des charges et l'article 3 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Attendu que ces articles disposent que, lorsque des marchandises transportées à grande vitesse devront passer d'un réseau sur un autre sans solution de continuité, le délai de transmission sera de trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura amenées au point de jonction, et que l'expédition à partir de ce point aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voi-

tures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai ;

Attendu qu'il est constant, en fait, que les paniers de poisson expédiés en grande vitesse des Sables-d'Olonne à Angoulême devaient passer et ont passé, en effet, du chemin de fer de la Vendée sur celui d'Orléans, pour arriver à leur destination; que le jugement attaqué a néanmoins refusé d'appliquer la disposition ci-dessus, par le motif que la compagnie d'Orléans, pour n'avoir pas à dépoter au point de jonction les colis qui lui viennent de la station des Sables-d'Olonne, envoie à cette station les wagons et un employé chargé d'enregistrer les marchandises, et que, dans l'espèce, les colis avaient été pris en charge et placés par elle sur ses wagons dès leur dépôt aux Sables-d'Olonne, ce qui ne lui permettait pas de se prévaloir des délais accordés pour le cas de transmission d'une ligne à une autre;

Mais attendu que la disposition ci-dessus visée est conçue en termes généraux qui ne comportent nullement l'exception admise par le jugement; qu'en refusant d'accorder dans l'espèce à la compagnie d'Orléans le délai auquel elle avait droit et en la condamnant par suite à des dommages-intérêts, pour un prétendu retard qui n'existait pas, le jugement attaqué a violé les articles précités ;

Par ces motifs, et attendu que le pourvoi formé par la compagnie d'Orléans se fonde exclusivement sur ce que, à tort, la compagnie de la Vendée, dont elle s'est toujours reconnue garante, a succombé sur la demande principale qui lui était intentée; qu'ainsi, le pourvoi profitant aux deux compagnies en cause, il devient inutile de statuer sur le mérite de l'intervention de la compagnie de la Vendée ;

Casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 281)

[1er février 1873.]

Carrières. — Pouvoir réglementaire. — Maire. — Ecoulement des

eaux. — Arrêté légal et obligatoire. — Ecoulement des eaux. — Mesures préventives. — Contravention. — (Sieurs Jean-Pierre Sens et Barthélemy Rossy.) — *Les maires en Algérie, aussi bien que sur le continent, ont le droit de prendre, dans un intérêt de salubrité publique, des arrêtés relatifs à l'exploitation des carrières, et le juge de simple police ne peut refuser d'appliquer un règlement municipal enjoignant aux exploitants de carrières, lorsqu'ils pratiquent des excavations, de faire les travaux nécessaires pour l'écoulement des eaux. — Les prescriptions de cette nature ayant un caractère préventif, le juge de simple police ne pourrait se fonder, pour prononcer le relaxe, sur ce que les carrières exploitées par les inculpés ne contenaient pas d'eaux stagnantes.*

La Cour,

Statuant sur le pourvoi du commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de simple police du canton de Bône (Algérie);

Vu le mémoire joint au dossier;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er de l'arrêté susvisé, il est enjoint à tous les exploitants de carrières, de terres à brique, de sable, etc., de faire exécuter les travaux nécessaires pour donner un écoulement immédiat aux eaux qui arrivent dans les excavations qu'ils pratiquent ou qu'ils ont pratiquées;

Que, d'après l'article 2, lorsque les excavations auront une profondeur telle qu'il sera impossible de procurer aux eaux un écoulement naturel, les dites excavations devront être immédiatement remblayées;

Qu'il résulte du procès-verbal régulièrement dressé, le 22 mai 1872, par le garde champêtre de la commune de Bône, qu'il a été constaté, le dit jour, que Sens (Jean-Pierre) et Rossy (Barthélemy) faisaient pratiquer des excavations pour en retirer de la terre pour la fabrication de leurs briques, et laissaient béants de grands trous qui, en se remplissant d'eaux devenant stagnantes, peuvent nuire à la salubrité publique par leur corruption;

Attendu que ce procès-verbal n'a pas été débattu par la preuve contraire; que les faits qui y étaient énoncés demeuraient légalement établis, et constituaient une contravention à l'arrêté précité et à l'article 471, n° 15, du Code pénal;

Que, néanmoins, le tribunal de police a renvoyé les inculpés des poursuites en déclarant: 1° que Sens et Rossy n'avaient fait qu'user de leur droit de propriété en pratiquant des excavations nécessitées par l'exploitation de leur briqueterie; 2° que le procès-verbal

n'établit pas que les excavations fussent remplies d'eaux stagnantes portant atteinte à la salubrité publique;

Sur le premier motif :

Attendu qu'un règlement général des 29 janvier-30 avril 1854 a déterminé les conditions auxquelles est soumise l'exploitation des mines et carrières en Algérie ;

Mais que l'article 81 de la loi du 21 avril 1810, l'article 3 de la loi des 16-24 août 1790 et la loi des 19-22 juillet 1791 autorisent les maires à prendre des arrêtés ayant pour objet de prescrire à ceux qui exploitent des carrières les précautions nécessaires pour assurer la salubrité publique et prévenir les épidémies.

Que ces principes sont applicables en Algérie, d'après les dispositions de l'article 30 de l'ordonnance des 28 septembre-23 octobre 1847;

Que le maire de Bône, sans porter atteinte au règlement fait par l'autorité supérieure, s'est borné à ordonner une des mesures locales confiées par la loi à sa vigilance et à son autorité ; d'où il suit que l'arrêté susvisé est légal et obligatoire ;

Relativement au second motif :

Attendu que l'arrêté municipal avait pour objet de prévenir les épidémies en imposant à ceux qui exploitent des carrières les précautions convenables;

Qu'en déclarant qu'à défaut d'eaux stagnantes dans la carrière exploitée par les prévenus le fait constaté n'était pas punissable, le juge de simple police a méconnu le caractère préventif des mesures ordonnées par l'autorité municipale, et a faussement appliqué l'arrêté susvisé :

Qu'en effet, l'article 1er prescrit de faire exécuter les travaux nécessaires pour donner un écoulement immédiat aux eaux pouvant arriver dans les excavations que les propriétaires ou industriels pratiquent ou qu'ils ont pratiquées;

D'où la conséquence que des moyens d'écoulement doivent être adaptés aux excavations, dès que le travail d'extraction a été accompli, soit que la carrière ait été abandonnée, soit que l'exploitation ait été continuée sur les terrains adjacents;

Que le tribunal de police a ainsi violé l'arrêté municipal et l'article 471, n° 15, du Code pénal,

Casse, etc.

(N° 282)

[6 février 1873.]

Eaux. — Concession municipale. — Arrosage. — Usage domestique. — Absence de contravention. — (Sieur Auguste Bassy.) — *Il n'y a pas de contravention dans le fait d'avoir employé les eaux concédées par la municipalité à l'arrosage d'une rue, d'une cour et d'une terrasse, cet emploi rentrant dans les usages domestiques en vue desquels est faite la concession. — L'infraction à l'arrêté municipal qui règle les conditions de l'abonnement ne constituerait d'ailleurs, en aucun cas, une contravention de simple police, et ne pourrait donner lieu qu'au retrait de la concession et à des réparations civiles.*

La Cour,

Sur le moyen unique, tiré d'une prétendue violation de l'arrêté municipal de Pau, du 7 février 1865, article 22, et de l'article 471, § 15, du Code pénal, en ce qu'Auguste Bassy aurait été renvoyé des poursuites dirigées contre lui pour avoir, contrairement aux dispositions de cet arrêté, employé l'eau qui lui avait été concédée par la mairie de Pau, à titre d'abonnement, à d'autres usages que ceux prévus par la concession :

Attendu qu'il est reconnu, en fait, que Bassy a employé une partie de l'eau à lui concédée à l'arrosage de la rue, d'une cour et d'une terrasse; mais que ces arrosages de salubrité, dont le premier est d'ailleurs ordonné par un règlement municipal, rentrent dans les usages domestiques auxquels la concession a eu pour but de pourvoir; que ce que défend l'article 22 de l'arrêté précité, c'est « de laisser couler l'eau inutilement et d'une manière continue sur la voie publique », et non d'en faire usage, sans excès, pour la salubrité des habitations;

Attendu, en outre, que le règlement précité n'est pas de ceux qui, pris en vertu des lois des 16-24 août 1790 et 19-22 juillet 1791, trouvent leur sanction dans l'article 471, § 15, du Code pénal, et que l'article 30 de l'arrêté du 7 février 1865 ne porte d'autre peine, pour les contraventions aux conditions des abonnements conclus avec la ville pour les concessions d'eau, et en

particulier pour les contraventions à l'article 22 dudit arrêté, que « la résiliation de la concession et une indemnité de deux semestres du prix de l'abonnement »; que, dès lors, le jugement attaqué n'a en rien méconnu les dispositions de l'article 22 du règlement de 1865 et de l'article 471, § 15, du Code pénal,

Rejette, etc.

(N° 283)

[28 mars 1873.]

Voirie. — Mur longeant un chemin vicinal. — Réparation sans autorisation. — Amende. — Refus d'ordonner la démolition. — Régularité. — Absence d'alignement obligeant à rentrer la construction. — (Sieur François Daclin.) — *En cas de réparations faites sans autorisation à un mur longeant un chemin vicinal, le juge de police, en condamnant à l'amende, refuse à bon droit d'ordonner la démolition des travaux exécutés, lorsqu'il n'est ni établi ni même allégué qu'il existe un acte quelconque obligeant le contrevenant à rentrer le mur qui clôt sa propriété.*

La Cour,

Attendu qu'un procès-verbal régulier constate que Daclin a fait recrépir, sans autorisation préalable, le mur de soutènement de son jardin, le dit mur longeant la grande rue du bourg de Saint-Quentin servant de chemin vicinal classé n° 1 ;

Attendu que, cité à raison de ce fait devant le tribunal de simple police du canton de Tullins (Isère), Daclin a été condamné à 4 fr. d'amende; mais que le juge de police s'est refusé à prononcer la démolition des travaux exécutés par Daclin, démolition demandée par le ministère public;

Attendu que, sans approuver les motifs sur lesquels le juge de police s'est fondé pour se refuser à ordonner cette démolition, il y a lieu de reconnaître qu'en statuant ainsi, dans l'état des faits, le dispositif du jugement attaqué n'a violé aucune disposition de la loi ;

Attendu, en effet, qu'il n'est ni établi ni même allégué par le demandeur en cassation qu'il existe, pour la voie publique dont il s'agit, un acte quelconque émané d'une autorité compétente et soumettant Daclin à l'obligation de reculer sa construction sur sa

propriété ; que, dans une telle situation, il n'y a pas d'autre alignement à imposer au propriétaire que celui qui résulte de la ligne séparative de sa propriété privée d'avec la voie publique;

Rejette, etc.

(N° 284)

[2 mai 1873.]

Chemin de fer. — 1° Compartiment réservé aux dames. — Chef de gare autorisant des hommes à y prendre place. — Condamnation. — Pas de contravention. — Cassation sans renvoi. — Compartiment réservé. — Plaque enlevée. — Contravention. — Peine. — Maxime non bis in idem *sans application.* — (Sieur Antoine-François-Élie Bisetzky). — 1° *Le fait par un chef de gare d'avoir autorisé des hommes à monter dans un compartiment réservé aux dames seules ne constitue aucune contravention ; en cas de peine indûment prononcée, la cour de cassation doit annuler sans renvoi.* 2° *Mais le fait d'avoir enlevé la plaque constatant la réserve du compartiment pour les dames seules constitue une contravention distincte, qui peut être relevée sans violer la règle* non bis in idem.

La Cour,

Sur le premier moyen du pourvoi, fondé sur une fausse application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et de l'arrêté du ministre des travaux publics du 1er mars 1861 :

Attendu qu'il est constaté, en fait, que, le 18 août 1872, vers neuf heures et demie du soir, à l'arrivée à Chantilly du train n° 36, d'Amiens à Paris, le chef de gare Bisetzki, sans tenir compte des observations et de l'opposition du conducteur-contrôleur du train, a fait monter six hommes, à destination de Paris, dans le compartiment de première classe réservé aux dames, et occupé par la dame Baraux, et a fait enlever, en même temps, du panneau de ce compartiment, la plaque portant « dames seules » ;

Attendu que l'arrêt attaqué, considérant ces deux faits comme constituant à la charge de Bisetzki deux contraventions distinctes, a prononcé contre ce prévenu deux amendes de 50 francs chacune, en se fondant, quant à la première, sur les articles 32 du cahier des charges et 21 de la loi du 15 juillet 1845, et, quant à la seconde,

sur ledit article 21 et sur un arrêté du ministre des travaux publics du 1er mars 1861;

Attendu, en ce qui touche la première condamnation, que ni la loi du 15 juillet 1845, ni l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 n'imposent aux compagnies l'obligation formelle de réserver dans chaque train des compartiments spéciaux destinés aux dames voyageant seules ;

Que, s'il existe dans l'arrêté du 21 mars 1861 précité une disposition ayant pour objet d'empêcher les voyageurs de s'introduire dans les compartiments qu'une compagnie aurait entendu réserver, il est reconnu que cet arrêté n'impose aucune obligation, avec sanction pénale, aux employés des lignes de chemins de fer;

Attendu que, dans cet état du droit, l'arrêté attaqué a cru pouvoir se fonder, tant sur le cahier des charges de l'exploitation, qu'il a considéré comme un règlement d'administration publique, et dont l'article 32, § 8, est ainsi conçu : « L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules », que sur des circulaires par lesquelles le ministère des travaux publics déclare aux compagnies qu'il exige l'exécution du dit article 32;

Mais attendu, d'une part, que le cahier des charges imposé à une compagnie de chemin de fer, loin d'être un règlement d'administration publique, n'est autre chose qu'un contrat intervenu entre l'État et cette compagnie, et que la violation des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas, dès lors, de nature à être réprimée par des condamnations pénales, à moins que, par une disposition expresse, ce qui n'existe pas dans l'espèce, la loi n'en ait autrement ordonné; que, d'autre part, les circulaires ministérielles ne peuvent être assimilées à des règlements et jouir de la même sanction pénale;

Qu'il suit de là que le fait imputé au demandeur, d'avoir introduit des hommes dans le compartiment réservé aux dames seules, ne constitue aucune contravention prévue, soit par la loi, soit par les règlements, et que la condamnation prononcée contre lui de ce chef n'a pas de base légale et doit être annulée;

Attendu qu'il n'en est pas de même de celle que l'arrêt attaqué a fondée sur l'enlèvement de la plaque constatant la réserve du compartiment pour les dames seules;

Que cette condamnation est fondée, en effet, sur les dispositions des articles 1 et 3 de l'arrêté ministériel du 1er mars 1861, lesquels sont ainsi conçus :

« Art. 1er. Les compartiments spéciaux de toutes classes que les compagnies de chemins de fer réservent dans les trains de voyageurs, soit pour l'exécution des obligations qui leur sont imposées par le cahier des charges ou par les instructions de l'administration, soit pour leur propre service, seront ostensiblement désignés au moyen de plaques appendues, pendant toute la durée du trajet, à l'un des panneaux des dits compartiments. Ces plaques contiendront les indications suivantes : *postes*, *dames seules*, *fumeurs*, ou simplement *réservé*.

« Art. 3. Les contraventions au présent arrêté seront constatées par procès-verbaux et déférées aux tribunaux ; »

Attendu qu'en prescrivant ces mesures, le ministre des travaux publics n'a pu avoir en vue, pour leur exécution, que les agents des compagnies, puisque ces agents sont les seuls qui aient qualité pour les appliquer;

Que, dès lors, c'est à bon droit que l'arrêt attaqué a prononcé une condamnation contre le prévenu, à raison de cette contravention ;

Sur le deuxième moyen, fondé sur une prétendue violation de l'article 360 du Code d'instruction criminelle et de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, ainsi que la règle *non bis in idem;*

Attendu que le cumul des peines est autorisé en matière de contravention ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il n'est pas établi que les faits imputés au demandeur fussent indivisibles et ne pussent être l'objet que d'une seule incrimination, et que l'on ne peut admettre, dès lors, que, ainsi que le prétend le pourvoi, le renvoi du prévenu sur le premier chef doive avoir pour conséquence son renvoi sur le second;

Attendu, en effet, qu'il peut arriver que des hommes soient introduits dans le compartiment réservé aux dames, quoique la plaque indicative soit maintenue, et, d'un autre côté, que la plaque soit enlevée sans qu'il y ait eu introduction irrégulière de voyageurs ;

Attendu, d'ailleurs, que, du moment qu'un compartiment avait été volontairement réservé par la compagnie, au départ du train, à Amiens, l'apposition d'une plaque indicative était formellement exigée par l'arrêté précité, jusqu'à destination;

Par ces motifs, rejette ce moyen et maintient, en conséquence, la condamnation;

Mais sur le premier moyen, et en ce qui concerne le premier fait, casse et annule l'arrêt de la cour d'appel d'Amiens, du 29 no-

vembre 1872, qui a condamné le prévenu à l'amende, à raison de ce fait, et, attendu qu'il n'existe de ce chef aucune contravention, dit qu'il n'y a lieu de prononcer aucun renvoi.

(N° 285)

[24 mai 1873.]

Voirie. — Double contravention. — Compétence du juge de répression. — Déclaration d'incompétence. — Appréciation de la conduite de l'autorité administrative. — Nullité. — (Sieur Bernadet.) — Le juge de répression, essentiellement compétent pour statuer sur deux contraventions de dépôt de matériaux et travaux confortatifs faits sans autorisation, ne peut se déclarer incompétent sous prétexte qu'au lieu de dresser procès-verbal, le maire aurait dû se conformer aux instructions ministérielles qui l'invitaient à accorder l'autorisation, et qu'il n'appartient qu'à l'administration de statuer sur cette affaire.

La Cour,

Sur l'unique moyen de cassation, tiré de la violation des articles 137, 138 et 139 du Code d'instruction criminelle, et des règles de la compétence :

Attendu que Bernadet était poursuivi pour deux contraventions consistant à avoir, sans autorisation préalable, fait faire, les 17 et 18 octobre 1872, des travaux confortatifs à sa maison, sujette à être démolie pour l'élargissement d'une place publique sur laquelle elle est située, et déposé sur cette place une grande quantité de matériaux ;

Attendu que, tout en avouant les travaux confortatifs et le dépôt de matériaux, l'inculpé a soutenu qu'il était autorisé par une dépêche du ministre de l'intérieur à faire les travaux, et qu'au surplus le tribunal de police était incompétent pour statuer sur une prétendue contravention, couverte par une décision de l'administration, que l'autorité judiciaire ne saurait apprécier sans violer le principe de la séparation des pouvoirs;

Attendu que, par jugement du 2 octobre 1872, le tribunal de police, sans s'arrêter à l'exception d'incompétence, a condamné l'inculpé, par application de l'article 471, nos 15 et 5, du Code

pénal, à deux amendes, à raison des deux contraventions, et ordonné la démolition des travaux confortatifs ;

Attendu que, sur l'appel de Bernadet, qui a pris les mêmes conclusions qu'en première instance, le tribunal correctionnel de Saint-Gaudens s'est déclaré incompétent, par jugement du 5 février 1873, sous prétexte que, au lieu de dresser procès-verbal des contraventions et de les poursuivre, le maire aurait dû obtempérer à l'invitation du ministre de l'intérieur, qui, par sa dépêche, l'engageait à accorder l'autorisation, et qu'il n'appartenait de statuer sur cette affaire qu'à l'administration, qui se l'était réservée ;

Attendu que le juge de police était essentiellement compétent pour statuer sur les deux contraventions soumises à son appréciation, et, par conséquent, pour décider si les deux éléments constitutifs de ces contraventions se rencontraient dans la cause ; que, le fait matériel des réparations et celui du dépôt de matériaux étant avoués, il était de son droit et de son devoir de rechercher si les travaux confortatifs avaient été légalement autorisés avant d'être entrepris, et le dépôt avant d'être opéré, et de prononcer, suivant les circonstances, soit l'acquittement, soit la condamnation de l'inculpé ;

Que, si la dépêche ministérielle invoquée par lui comme portant autorisation présentait au juge du doute sur ce point, le juge de paix devait surseoir à statuer, jusqu'à ce que l'autorité compétente eût prononcé sur l'interprétation qui devait être donnée à la dite dépêche ; qu'il n'avait pas à se préoccuper de la ligne de conduite que le maire aurait dû suivre, ni de la réserve que l'autorité administrative aurait pu faire, parce que cette autorité n'avait jamais pu vouloir s'attribuer la connaissance de contraventions dont le jugement appartient exclusivement à l'autorité judiciaire ;

D'où il résulte qu'en se déclarant incompétent, le juge d'appel a violé tant les articles 137, 138, 139 du Code pénal que les règles de sa propre compétence :

Casse et annule le jugement rendu, le 5 février 1873, par le tribunal correctionnel de Saint-Gaudens, en faveur de Moïse Bernadet ;

Et, pour être statué conformément à la loi sur l'appel par lui formé du jugement du tribunal de police de cette ville, renvoie la cause et les parties devant le tribunal correctionnel de Muret, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil ;

Ordonne, etc.

(N° 286)

[30 mai 1873.]

Voirie. — Construction longeant la voie publique. — Arrêté de réglementation. — Pouvoir compétent. — Route ou rue. — Appréciation du juge. — (Sieur Francisque Frèrejean.) — *L'autorité municipale a le droit de réglementer la construction à élever sur les rues qui forment le prolongement d'une grande route, mais il ne lui appartient pas de réglementer les constructions à faire le long de la route en dehors des dites rues, et, en cas d'incertitude sur le caractère de la voie publique au lieu où la construction a été élevée, le juge de police doit, à peine de nullité, avant de statuer, rechercher si la voie publique, à cet endroit, est route ou rue.*

La Cour,

Sur le premier moyen de cassation, tiré d'une violation de l'article 471, n° 15, du Code pénal, d'une fausse application de l'article 4 de l'arrêté du 17 avril 1859, et d'une violation de l'article 4 du Code pénal, en ce que le jugement attaqué a fait application d'arrêtés municipaux entachés d'incompétence, d'excès de pouvoir ou abrogés :

Attendu que Frèrejean comparaissait en simple police pour avoir donné à un mur de clôture de la propriété, qu'il avait construit le long de la route départementale de Cran, commune d'Annecy, une hauteur supérieure à celle que le maire de la ville lui avait fixée par un arrêté du 28 mars 1872 ;

Attendu que, par jugement du 19 novembre suivant, le tribunal correctionnel d'Annecy, jugeant sur appel, a condamné l'inculpé à 5 francs d'amende et à la démolition de la partie du mur excédant la hauteur déterminée par l'arrêté ;

Attendu que, si l'autorité municipale a le droit, dans un intérêt de sûreté, de salubrité publique et de commodité de passage, de réglementer les constructions à élever sur les rues qui forment le prolongement d'une grande route, il n'appartient qu'au préfet de donner l'alignement sur ces rues et de réglementer toutes les constructions à faire sur la route elle-même en dehors des dites rues ;

Attendu que le maire n'aurait eu le droit de fixer la hauteur du mur de clôture que si la voie publique sur laquelle il était construit était une rue formant le prolongement de la route départementale;

Attendu que le juge de police, pour statuer sur la poursuite, avait à rechercher quel était le caractère de la voie publique, au lieu même où s'est faite la construction, si c'était une portion de la route départementale pure ou une rue lui servant de prolongement;

Que ce préalable était nécessaire pour décider si l'arrêté municipal du 28 mars 1872 avait été légalement pris et devait être sanctionné par l'application de l'article 471, n° 15, du Code pénal et par l'article 161 du Code d'instruction criminelle;

Que, cependant, le tribunal de police s'est abstenu de se livrer à cette investigation; qu'il a prononcé la peine de l'article 471, n° 15, du Code pénal et ordonné la démolition, en quoi il a violé l'article 7 de la loi du 20 avril 1810;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens de nullité.

Casse et annule le jugement rendu, le 19 novembre 1872, par le tribunal correctionnel d'Annecy, statuant sur appel;

Et, pour être statué conformément à la loi sur la poursuite du ministère public et sur l'appel interjeté par Francisque Frèrejean du jugement du tribunal de police de la même ville, renvoie la cause et les parties devant le tribunal correctionnel de Bonneville, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 287)

[30 mai 1873.]

Pêche. — Etang particulier. — Inondation. — Force majeure. — Droit de propriété subsistant. — (Sieur Jean Clémence.) — *L'étang qui, en temps ordinaire, ne communique ni naturellement ni artificiellement avec aucun des cours d'eau énumérés dans les articles 1, 2 et 23 de la loi du 15 avril 1829, n'est soumis à aucune des dispositions réglementaires de cette loi. Le propriétaire de l'étang garde le droit d'y pêcher en tout temps et par tous les moyens, même pen-*

20 *octobre* 1873.— M. Menche de Loisne, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Lille et attaché au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au contrôle des travaux de divers chemins de fer, sera chargé du service ordinaire du département de la Creuse, en remplacement de M. Vergez, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem.— M. Mallez, ingénieur ordinaire, actuellement en congé illimité, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Lille et attaché, en outre, au contrôle des travaux des chemins de fer du Nord et du Nord-Est, en remplacement de M. Menche de Loisne, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Flamant, ingénieur ordinaire, attaché au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, sera chargé, en outre, du service de la Lys, de la Lawe et des canaux d'Hazebrouck, précédemment confié à M. Menche de Loisne.

3° CONGÉ.

18 *octobre* 1873. — M. Dieulafoy, ingénieur ordinaire, qui a cessé d'appartenir au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, sera considéré comme étant en congé avec traitement intégral.

4° DISPONIBILITÉ.

8 *octobre* 1873. — M. Caillaux, ingénieur ordinaire de 1re classe, est mis en disponibilité.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution
30 *septembre* 1873. — M. Vergez, ingénieur en chef de 1re classe.	1er oct. 1873.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *septembre* 1873. — M. Moreau, attaché au service ordinaire du département de l'Orne.

30 *septembre*. — M. Brihat, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

Idem. — M. Benoist, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. Hozenne, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

Idem. — M. Lambert, attaché au service maritime de la Seine-Inférieure.

Idem. — M. Dousse, attaché au service ordinaire du Puy-de-Dôme.

15 *octobre*. — M. Foré, attaché au service du contrôle des chemins de fer d'intérêt local du département de la Somme.

27 *octobre*. — M. Bouzeran, attaché au service de l'Algérie.

Idem. — M. Vergely, attaché au service ordinaire de l'Aveyron.

Idem. — M. Paqueron, attaché, dans le département de la Marne, aux études du chemin de fer de Vouziers à Blesmes.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *septembre* 1873. — M. Hoguet, nommé conducteur auxiliaire au service ordinaire du Pas-de-Calais, restera attaché au service ordinaire du Morbihan, où il était précédemment.

27 *septembre*. — M. Déniau, conducteur de 4e classe, au service des voies navigables du Nord, passe au service municipal de la ville de Roubaix. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Dubayon, conducteur de 3e classe, attaché au service de la navigation de la Marne (1re section), passe au service des voies navigables du Nord.

29 *septembre*. — M. Mougenot, conducteur de 2e classe en disponibilité, est attaché au service ordinaire du département de la Corse.

29 *septembre* 1873. — M. Haubert, conducteur auxiliaire en congé, est attaché au service ordinaire de l'Eure.

30 *septembre*. — M. Dulocty, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Haute-Vienne, passe au service ordinaire des Landes.

Idem. — M. Depêtre, conducteur de 1re classe en congé, est attaché au service hydraulique des Hautes-Alpes.

6 *octobre*. — M. Lerou, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Vaucluse, passe au service ordinaire de la Corse.

8 *octobre*. — M. Plateau, conducteur de 3e classe en Algérie, passe au service ordinaire de Seine-et-Oise.

Idem. — M. Delmas, conducteur de 4e classe au service ordinaire des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire de la Haute-Savoie.

Idem. — M. Mottet, conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Haute-Savoie, passe au service ordinaire des Pyrénées-Orientales.

11 *octobre*. — M. Guyot, conducteur de 3e classe au service ordinaire des Basses-Pyrénées, passe au service ordinaire des Ardennes.

Idem. — M. Hérisson, ancien conducteur auxiliaire, est réintégré dans ses fonctions et attaché au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

13 *octobre*. — M. Morin, conducteur de 4e classe dans le Puy-de-Dôme, passe au service ordinaire des Basses-Alpes.

15 *octobre*. — M. Boutilly, conducteur de 4e classe à la navigation de la Marne (1re section), passe au service ordinaire de la Haute-Saône.

Idem. — M. Hardy, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Loire, passe au service maritime de la Loire Inférieure.

Idem. — M. Nicolas (Amédée), conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

27 *octobre*. — M. Lavabre, conducteur de 3e classe au service ordinaire de l'Aveyron, passe, dans la Haute-Garonne, au service de construction du chemin de fer de Toulouse à Auch.

Idem. — M. Cariage, conducteur de 3e classe en congé illimité, est attaché au service ordinaire des Ardennes.

Idem. — M. Vallée, conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Manche, passe, dans la Haute-Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section).

27 *octobre* 1873. — M. Degonville, conducteur de 4e classe, détaché au service des ponts et chaussées en Cochinchine, est attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section).

Idem. — M. Decley, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Maine-et-Loire, passe au service ordinaire de la Manche.

Idem. — M. Raymond, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Gard, au contrôle des travaux du chemin de fer de Brioude à Alais, passe au service d'études d'irrigation du bassin du Rhône, dans le même département.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Espérou, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

3e CONGÉS.

26 *septembre* 1873.—M. Siguret, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Aveyron, au service de construction du chemin de fer de Rodez à Millau, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

29 *septembre.* — M. Geoffroy, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Meuse, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

30 *septembre.* — M. Blayac, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes, est mis, sur sa demande, en congé, pendant un an.

15 *octobre.* — M. Génevée, conducteur de 4e classe au service ordinaire du Cantal, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

4e RETRAITES.

		Dates d'exécution.
26 sept. 1873.	M. Marchocki, conducteur de 1re cl. au service ordinaire du Morbihan.	1er janv. 1874.
30 sept. 1873.	M. Battut, conducteur principal au service ordinaire du Puy-de-Dôme.	1er nov. 1873.
3 oct. 1873.	M. Delfosse, conducteur de 1re cl. au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, département de la Seine.	1er janv. 1874.
22 oct. 1873.	M. Rouet, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de l'Indre.	1er nov. 1873.
27 oct. 1873.	M. Lacaux, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.	1er nov. 1873.

5° DÉCÈS.

	Dates des décès
M. Durrios, conducteur de 4e classe au service ordinaire du Gers.	24 sept. 1875.
M. Battin, conducteur de 3e classe au service ordinaire du Jura.	28 sept. 1875.

L'Éditeur Gérant, Dunod. - 2163 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Ce, r. Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 290)

[15 décembre 1872.]

Chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just. Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Rhône, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 21, 23 et 26 septembre 1871;

Vu la délibération, en date du 22 novembre 1871, par laquelle le conseil général du département du Rhône a autorisé la concession aux sieurs *Riche* frères et *Bourget* du chemin de fer dont il s'agit;

Vu le traité passé, le 26 décembre 1871, entre le préfet du département et les sieurs *Hector* et *Émile Riche* frères, pour la concession, sans subvention ni garantie d'intérêt, dudit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé; ensemble la lettre, en date du 22 décembre 1871, en faveur des sieurs *Riche* frères à la concession du chemin;

Vu la délibération, en date du 15 février 1872, par laquelle la commission de permanence du conseil général du Rhône a donné son approbation aux traité et cahier des charges susmentionnés;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 18 avril 1872;

Vu la lettre, en date du 20 juin 1872, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution des travaux sous la réserve de certaines dispositions de détail;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 31 juillet 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lyon au faubourg Saint-Just.

2. Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions du traité et du cahier des charges susmentionnés.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges seront annexées au présent décret.

3. La présente autorisation est accordée sous les conditions stipulées dans la lettre ci-dessus visée du ministre de la guerre, en date du 20 juin 1872.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1871 et le 26 du mois de décembre,

Entre le préfet du département du Rhône, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 12 juillet 1865;

2° De la loi du 10 août 1871;

3° D'une délibération du conseil général du département du Rhône, en date du 22 novembre 1871, délibération par laquelle il est appelé à arrêter les conditions de la concession, sous réserve de l'approbation de la commission départementale;

4° Et sous réserve de la délibération de la commission départementale à intervenir, approbative des textes de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et encore sous la réserve de la déclaration d'utilité publique du chemin et l'autorisation d'exécuter les travaux par décret du Président de la République.

D'une part;

Et MM. *Hector* et *Émile Riche,* contractant sous la raison sociale *Riche* frères, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Bruxelles, rue de la Chancellerie, n° 6, et faisant, par les présentes, élection de domicile à Lyon, chez M. *Grivet,* ingénieur, rue Bourbon, n° 60.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet du département du Rhône concède, pour une période de 99 ans, à MM. *Hector* et *Émile Riche,* sous la raison sociale *Riche* frères, qui acceptent, l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer à plan incliné, à traction par machine fixe et en ligne droite, qui, partant d'un point situé au niveau de l'avenue de l'Archevêché, dans l'axe de cette avenue et du pont Tilsit, passera près le jardin de la place des Minimes et aboutira sur la rue de Trion, aux abords de la rue Saint-Alexandre et au niveau de ces deux voies de communication, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. MM. *Riche* frères s'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

3. Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, MM. *Riche* frères engagent leur garantie personnelle et solidaire, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreraient les droits et obligations résultant de la présente convention, et ce, conformément aux lois existantes sur la matière.

4. MM. *Riche* frères s'engagent à remettre entre les mains du préfet du Rhône, dans le délai de 15 jours de la signature des présentes, le récépissé d'un versement de 40.000 francs en rentes françaises, aux conditions du cahier des charges ci-annexé, et ce, à titre de cautionnement pour assurer l'exécution des engagements résultant pour eux de la présente convention.

Si ce versement n'était pas effectué dans le délai prescrit, la présente convention cesserait tous ses effets et serait considérée comme nulle et non avenue.

En cas d'exécution de la présente convention, ce cautionnement sera restitué en deux termes :

1° La moitié, quand la valeur des travaux exécutés, terrains ou bâtiments acquis et fournitures faites aura été reconnue par les agents du Gouvernement égale à la moitié de la dépense totale à faire;

2° L'autre moitié, lors de la réception définitive des travaux.

5. Les droits d'enregistrement au droit fixe, plus les décimes additionnels, sont à la charge des concessionnaires.

Ainsi fait double à Lyon, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an que dessus.

Signé Edm. Valentin.
Signé Riche frères.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*) sauf pour les articles suivants]

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de Lyon à Saint-Just partira d'un point situé à l'extrémité de l'avenue de l'Archevêché, à son niveau et dans l'axe de cette avenue et du pont Tilsit. Il aboutira sur la rue de Trion, aux abords de la rue Saint-Alexandre, et y sera établi au niveau de ces deux voies de communication.

Il y aura une gare à chaque extrémité et une troisième gare vers le jardin de la place des Minimes, à une cote plus élevée que la cote 238 mètres, du nivellement de la ville de Lyon.

Toutes les gares seront disposées pour un service de voyageurs, de marchandises et de voitures chargées et attelées.

Néanmoins, le conseil général se réserve la faculté de faire supprimer le service des voitures et des marchandises à la gare des Minimes, la compagnie entendue.

Le chemin de fer passera au-dessus de la rue Tramassac ; il passera au-dessous de la montée du Chemin-Neuf, de la rue de l'Antiquaille et de la montée du Télégraphe.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à dater du décret déclaratif d'utilité publique.

. . . .

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

. . . .

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies. Les rails seront posés pour deux voies. Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement du chemin et de ses dépendances ne pourront recevoir une autre destination.

7. Le chemin de fer comprendra deux voies.

. . . .

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre les bords extérieurs des rails extrêmes et l'arête supérieure du ballast, sera de $1^m,43$ dans les parties en tranchée, et de $1^m,10$ dans les parties en remblai.

La largeur en couronne du chemin de fer est fixée uniformément à 8 mètres pour les parties en déblai, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 10 mètres pour les parties en remblai.

Des fossés dallés pourront être ménagés sous les accotements, dans les tranchées, dont les talus seront formés par des murs de soutènement.

8. Le chemin de fer ne présentera qu'un seul alignement droit, sauf les courbes d'évasement dans les parties à pente faible des gares extrêmes.

Le profil en long sera réglé suivant deux inclinaisons régulières mais différentes, qui ne pourront excéder $0^m,20$ par mètre.

Dans les gares extrêmes, le profil en long ne pourra présenter des inclinaisons supérieures à $0^m,03$ par mètre.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

. . . .

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. Le chemin de fer, à la rencontre des voies de communication, devra toujours passer soit au-dessus soit au-dessous de ces voies.

. . . .

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une voie de communication, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, les concessionnaires entendus, en tenant compte des plans d'alignement pour leur amélioration.

. . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres ; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à $0^m,80$.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une voie de com-

munication, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la rue ou le chemin sera fixée par l'administration, les concessionnaires entendus, en tenant compte des plans d'alignement pour leur amélioration.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4 mètres au moins.

18. Les tracés en profil en long et en plan des rues ou chemins traversés par le chemin de fer ne pourront être modifiés.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause.

15. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4 mètres.

. . . .

Dans les souterrains de plus de 30 mètres de longueur, il sera ménagé des niches dont les dispositions seront arrêtées par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

16. Tous les objets d'art, d'antiquité ou d'histoire naturelle qui seront trouvés dans l'exécution du chemin de fer seront la propriété de l'administration; ils seront recueillis avec soin et déposés dans le musée de la ville de Lyon.

17. A la rencontre des rues et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais des concessionnaires, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

. . . .

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront posés sur longrines; leur poids sera au moins de 20 kilogrammes par mètre courant.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, les concessionnaires seront tenus, pour l'étude et l'exécution de leurs projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

29 . . . .

Ils feront dresser également à leur frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

. . . .

Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. . . . .

L'état dudit chemin de fer et ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Des expériences périodiques pourront être prescrites par le préfet, les concessionnaires entendus.

. . . .

32. Les machines destinées à opérer le mouvement seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura deux classes :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

. . . .

Les compartiments devront être disposés de manière que les voyageurs n'éprouvent aucune incommodité au passage du plan incliné sur les portions moins déclives des stations, et inversement.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

. . . .

Chaque voiture ou wagon sera muni d'un frein pouvant fonctionner seul et le maintenir sur le plan incliné en cas de rupture du câble.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession pour la ligne de Lyon à Saint-Just, mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de 99 ans. Elle commencera à courir le 1er janvier 1874 même dans le cas où le chemin de fer serait mis plus tôt en exploitation, et finira le 31 décembre 1973.

41. . . . .

En cas de contestations à ce sujet, l'affaire sera portée devant le ministre des travaux publics, dont la décision sera souveraine.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser les concessionnaires des travaux et des dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sour la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le département leur accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX, entre les gares extrêmes.			PRIX, des gares extrêmes à la gare intermédiaire.		
	de péage.	de transport.	total.	de péage.	de transport.	total.
VOYAGEURS.						
Par tête, non compris l'impôt du dixième du prix des places.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pour le parcours entier. 1re classe.	0,167	0,083	0,250	0,133	0,067	0,200
Pour le parcours entier. 2e classe.	0,100	0,050	0,150	0,067	0,033	0,100
ANIMAUX OU BÉTAIL.						
Bœufs, vaches, taureaux, mulets, bêtes de trait.	0,100	0,050	0,150	0,100	0,050	0,150
Veaux et porcs.	0,067	0,033	0,100	0,067	0,033	0,100
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,033	0,017	0,050	0,033	0,017	0,050
MARCHANDISES.						
Jusqu'à 20 kilogrammes inclusivement.	0,033	0,017	0,050	0,033	0,017	0,050
De 20 à 40 kilogrammes.	0,067	0,033	0,100	0,067	0,033	0,100
De 40 à 60 kilogrammes.	0,100	0,050	0,150	0,100	0,050	0,150
De 60 à 80 kilogrammes.	0,133	0,067	0,200	0,133	0,067	0,200
De 80 à 100 kilogrammes.	0,167	0,083	0,250	0,167	0,083	0,250
Pour les poids supérieurs à 100 kilogrammes, par 100 kilogrammes. .	0,167	0,083	0,250	0,167	0,083	0,250
Et pour les fractions en sus, comme ci-dessus.						
Voitures industrielles, chargées et attelées, par tête de cheval.	1,333	0,667	2,00	1,333	0,667	2,00
Voitures industrielles, attelées et non chargées, par tête de cheval. . . .	0,667	0,333	1,00	0,667	0,333	1,00
Voitures particulières, fiacres, etc., à un ou deux chevaux.	0,667	0,333	1,00	0,667	0,333	1,00
Voitures à bras chargées.	0,333	0,167	0,500	0,333	0,167	0,500
Voitures à bras non chargées. . . .	0,167	0,083	0,250	0,167	0,083	0,250
Les conducteurs et voyageurs ne sont pas compris dans les prix ci-dessus.						
CONVOIS FUNÈBRES.						
(Le corps et les porteurs seront placés sur un truc spécial.)						
Transport par porteurs : par tête de porteur.	0,167	0,083	0,250	0,167	0,083	0,250
Transport par corbillard : un corbillard, y compris les porteurs. . . .	5,333	2,667	8,00	5,333	2,667	8,00
Le transport du corps est compris dans les prix ci-dessus.						

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes. Les fractions de poids seront comptées par cinquantième de tonne ou par 20 kilogrammes; toute fraction entamée de 20 kilogrammes sera due comme un poids de 20 kilogrammes.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 2.000 kilogrammes.

Néanmoins, les concessionnaires ne pourront se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 2 000 à 4.000 kilogrammes mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter les masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, les concessionnaires transportent des masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes, ils devront pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition des concessionnaires.

46. . . . .

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 10 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif fixé au présent cahier des charges sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 10 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 10 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, sur la proposition des concessionnaires.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant 10 kilogrammes.

47. . . . .

La perception des tarifs ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et de la loi du 12 juillet 1865.

. . . .

51. Les concessionnaires ne sont pas tenus de faire le factage ni le camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises qui leur seront confiées.

Dans le cas où les concessionnaires consentiraient, pour le factage ou le camionnage des marchandises, des arrangements à un ou plusieurs expéditeurs, ils seront tenus, avant de les mettre à exécution, de les adresser au préfet. Ces arrangements profiteront également à tous ceux qui leur en feront la demande.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. . . . .

La même faculté est accordée : 1° aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines chargés d'un service public dans le département, ainsi qu'aux conducteurs et gardes-mines sous leurs ordres ; 2° aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance de chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt; 3° aux agents de l'autorité qui accompagnent les convois funèbres, tant à l'aller qu'au retour, quand ils auront les insignes de leurs fonctions; 4° aux facteurs de la poste et aux employés du transport des dépêches télégraphiques en tournée de service, quand ils auront les insignes de leurs fonctions.

55. . . . .

Les concessionnaires seront tenus de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais des concessionnaires, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage des gares communes; en cas de désaccord entre les compagnies, le règlement en sera fait par le préfet, les compagnies entendues.

62. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par les concessionnaires.

Afin de pourvoir à ces frais, les concessionnaires seront tenus de verser, chaque année, à la caisse du trésorier payeur du département du Rhône, une somme de 2,400 francs.

Ces sommes seront décomptées par mois, à dater de la signature du décret déclaratif d'utilité publique, et versées en deux parties égales, au 30 juin et au 31 décembre de chaque année.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 55 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique des concessionnaires par les agents de l'État.

Si les concessionnaires ne versent pas les sommes ci-dessus réglées aux

époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

63. Avant la signature de l'acte de concession, les concessionnaires déposeront au trésor public une somme de 40.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, en garantie pour le département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise et sera rendue en deux termes : la moitié, quand la valeur des travaux exécutés, bâtiments ou terrains acquis et fournitures faites aura été reconnue, par les agents du gouvernement, égale à la moitié de la dépense totale à faire; l'autre moitié lors de la réception définitive des travaux.

64. Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

65. Les concessionnaires auront la faculté de proposer des dérogations au présent cahier des charges. Si elles ont pour objet d'accroître les frais d'exploitation résultant de la construction du chemin ou d'aggraver les conditions d'usage du chemin de fer pour le public, elles ne seront exécutoires qu'après l'adoption préalable par le conseil général et l'approbation du préfet.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf recours au conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Lyon, le 26 décembre 1871.

Les Concessionnaires,
Signé RICHE frères,

Le Préfet du département du Rhône,
Signé EDM. VALENTIN.

(N° 291)

[12 janvier 1873.]

Établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Caen à Courseulles. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le dépar-

tement du Calvados, d'un chemin de fer d'intérêt local de Caen à Courseulles;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Calvados, et notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date du 9 août 1869;

Vu la délibération, en date du 30 août 1869, par laquelle le conseil général du département du Calvados a approuvé la convention passée, le 25 juin 1869, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer susmentionné, entre le préfet du département et les sieurs *Mauger* et *Castor*;

Vu cette convention, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu le procès-verbal de la conférence mixte et l'adhésion donnée, le 31 mai 1870, à l'exécution immédiate du chemin de fer par le directeur des fortifications au Havre;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 20 janvier 1870;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 22 août 1870, et celle du ministre des finances, du 10 juin 1872;

Vu la nouvelle délibération du conseil général du Calvados, du 16 avril 1872, ainsi que les conventions additionnelles conclues avec les sieurs *Mauger* (*Anthime*) et *Mauger* (*Émile*), les 10 avril et 13 mai 1872;

Vu la lettre, en date du 11 avril 1872, par laquelle le sieur *Castor* a déclaré renoncer, en faveur du sieur *Mauger* (*Émile*), à tous ses droits à la concession du dit chemin de fer;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Caen à Courseulles.

2. Le département du Calvados est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département du Calvados, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juil-

let 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 324.000 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains, en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, intervenue de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ

L'an 1869, le 25 juin,

Entre le préfet du Calvados, agissant en vertu d'une délibération du conseil général en date du 29 août 1868,

Et MM. *Mauger* (*Anthime*), entrepreneur de travaux publics, demeurant à Douvres ; *Castor* (*Antoine*), également entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, rue de Valois-du-Roule, n° 49.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Sous la réserve de l'approbation du conseil général du département et de la sanction du Gouvernement, le préfet du Calvados concède à MM *Mauger* et *Castor* ci-dessus dénommés, qui l'acceptent, un chemin de fer d'intérêt local de Courseulles à Caen, passant par Bernières, Saint-Aubin-sur-Mer, Langrune, Luc, Douvres, Anguerny, Anisy, Mathieu, Cambes, Épron, Saint-Contest et Caen, mesurant environ 24 kilomètres, avec faculté de prolongement par Venoix jusqu'à la rencontre du chemin de fer de Paris à Cherbourg.

2 Il sera statué ultérieurement sur la question d'un embranchement jusqu'à Ouistreham par Lion, en partant de la ligne principale de Caen à Luc ; mais cet embranchement ne pourra être concédé à aucun entrepreneur ou compa-

gnie, ni même établi directement au compte et bénéfice du département, que si MM. *Mauger* et *Castor* ont déclaré leur refus d'accepter ledit embranchement.

Cette déclaration devrait être faite au plus tard trente jours après la proposition.

3. Les études faites à titre provisoire sont remises aux concessionnaires, qui devront produire à l'administration, pour être approuvées, s'il y a lieu, les études définitives du chemin, des gares et autres ouvrages avant le 1er avril 1870.

4. Les charges de la concession comprennent toutes les dépenses sans aucune exception, c'est-à-dire les indemnités de terrain et dommages divers, comme les travaux et le matériel dormant et roulant.

5. Le chemin devra être mis en exploitation dans le délai de trois ans, à partir du 1er avril 1870.

6. A la garantie de l'exécution de cette condition et des travaux de l'entreprise, MM. *Mauger* et *Castor* affectent un cautionnement de 117.000 francs, qui consistera en valeurs mobilières ou en immeuble libres d'hypothèques.

Ledit cautionnement sera réalisé immédiatement après l'acceptation du traité par le conseil général du département.

Il ne pourra être retiré que sur la production du procès-verbal de réception définitive de la ligne pour sa mise en exploitation.

7. Les concessionnaires recevront une subvention de 48.000 francs par kilomètre, savoir:

De l'État.	12.000 fr.	48.000 fr.
Du département.	36.000	

Les échéances de la subvention de l'État seront déterminées par le Gouvernement ; celles de la subvention du département seront proportionnées à l'exécution des travaux et peuvent être dès à présent fixées comme il suit, sauf vérification ultérieure des kilomètres qui forment la base réelle des subventions de l'État et du département :

1870.	288.000 fr.	864.000 fr.
1871.	288.000	
1872.	288.000	

Le département pourvoira, s'il y a lieu, à la réalisation de sa subvention au moyen d'un emprunt.

Il ne sera fait par trimestre qu'un payement, et, dans aucun cas, il n'aura lieu si les concessionnaires ne justifient, un mois à l'avance, de l'emploi d'une somme double de celles qu'ils auraient à recevoir.

8. Toutes les autres conditions de la concession vont être décrites dans un cahier des charges annexé au présent contrat et signé par les deux parties.

Fait double à Caen, les jour, mois et an que dessus.

Les Concessionnaires, Signé Mauger, A. Castor.

Le Préfet du Calvados, Signé L. de Launay.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

TITRE Ier.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Art. 1er. Les travaux du chemin de fer concédé de Caen à Courseulles devront être commencés six mois au plus tard après la déclaration d'utilité publique et être achevés dans un délai de trois années, à dater du décret de déclaration d'utilité publique.

2. Les concessionnaires soumettront à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, avant le 15 avril 1870, et ce, dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

33. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera celle actuellement fixée pour la grande ligne de Paris à Cherbourg, et finira, par conséquent, le 1er janvier 1957.

36. . . . .

Dans ce cas, la somme de cent dix-sept mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il est dit à l'article 6, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

. . . .

63. Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Calvados, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Caen, le 25 juin 1869.

Les concessionnaires,
Signé Mauger, A. Castor.

Le Préfet du Calvados,
Signé L. de Launay.

(*) Voir *Annales*, 5e série, tome II, 1872, p. 34.

(N° 292)

[18 janvier 1873.]

Prolongement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, de Villeneuve-le-Comte à la gare de Mortcerf, sur la ligne de Coulommiers à Gretz. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 27 décembre 1871 (*), tendant à déclarer d'utilité publique et à concéder aux sieurs *Cornu*, *Burdin*, *Vincent* et compagnie un chemin de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, par Serris et Villeneuve-le-Comte; ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu la demande présentée par les concessionnaires, à l'effet d'obtenir la concession du prolongement du chemin de fer susmentionné de Villeneuve-le-Comte à la gare de Mortcerf, sur la ligne de Coulommiers à Gretz; ensemble l'avant-projet de ce prolongement;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant projet dans le département de Seine-et-Marne, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 18 avril 1870;

Vu la délibération du conseil général du département de Seine-et-Marne, du 20 avril 1870;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 3 octobre 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, la loi du 27 juillet 1870 et l'article 8 de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le cahier des charges accepté par les sieurs *Cornu*, *Burdin*, *Vincent* et compagnie, notamment par leur lettre en date du 23 novembre 1872;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique le prolongement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, de Villeneuve-

(*) V. *Ann.* 1872, p. 256.

le-Comte à la gare de Mortcerf, sur la ligne de Coulommiers à Gretz.

2. Les sieurs *Cornu*, *Burdin*, *Vincent* et compagnie sont autorisés à établir ce chemin de fer, et ce, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

3. Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*) sauf pour les articles suivants.]

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer concédé se détachera, aux abords de Villeneuve-le-Comte, d'un point de la ligne de Lagny aux carrières de Neufmoutiers. Le tracé suivra latéralement la route départementale n° 31 juqu'à la route forestière dite *de Neufmoutiers*, à environ 4.850 mètres de l'origine, puis cette route forestière sur 1.750 mètres, pour aboutir à la gare qui sera établie par les concessionnaires latéralement au chemin de fer de Coulommiers à Gretz, vis-à-vis la gare de Mortcerf, sur ledit chemin.

2. Les travaux seront commencés dans un délai de 2 mois, à partir du décret de la concession. Ils seront terminés dans un délai de 18 mois, à partir de la date du décret, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin soit en exploitation sur toute son étendue.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y apporter telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

. . . .

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,80.

(*) Voir *Annales*, 5e série, tome II, 1872, p. 34.

La largeur des accotements, c'est-à-dire la distance comprise entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50 au moins dans les parties où le chemin de fer longe la route départementale ou le chemin de grande communication, et de 80m,0 dans les autres parties.

. . . .

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions des concessionnaires et l'avis des ingénieurs.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 25 mètres de longueur au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 40 millimètres par mètres; une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

. . . .

8. . . . .

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinquantième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centième par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

9. A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

10 . . . .

La largeur entre les parapets sera d'au moins 3m,50; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

11 . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,50.

12. Dans toute la longueur où le chemin de fer longera l'accotement d'une route ou d'un chemin, la voie sera établie de manière à ne modifier en aucune façon le profil régulier de l'accotement. Le rail du côté de la chaussée sera placé parallèlement à l'axe du chemin ou de la route à la distance d'au moins 4m,50 de cet axe.

La saillie des rails au-dessus du niveau de l'accotement qu'il longera ne devra pas dépasser 0m,03 pour le rail du côté de la chaussée et 0,m04 pour le rail extérieur.

15 . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 7 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4 mètres sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m,80$.

. . . .

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largenr entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4 mètres.

17 . . . .

Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

. . . .

20. Dans toutes les parties où le chemin de fer ne longe pas l'accotement des voies de communication, l'administration pourra demander qu'il soit séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés, sur la proposition des concessionnaires.

21 . . . .

Les concessionnaires ne pourront commencer les travaux qu'après avoir justifié du versement, dans la caisse du trésorier payeur général, de la somme de 11.000 francs jugée nécessaire pour cette acquisition.

L'excédant de cette somme sur la dépense réellement faite leur sera remboursée après la réception définitive des travaux.

. . . .

23. . . . .

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge de la compagnie.

26. . . . .

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance. Toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est, dans tous les cas, formellement interdit.

. . . .

28 . . . .

Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés,

ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins côtés de tous lesdits ouvrages.

. . . .

Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour le chemin mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges sera de 99 ans. Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

25 . . . .

Néanmoins la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin, en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

. . . .

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, l'État aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 35 ci-dessus.

37 . . . .

Dans ce cas, les 11.000 francs déposés dans la caisse du trésorier payeur général, en conformité de l'article 21, deviendront la propriété de l'État.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Compartiments de 1re classe	0,07	0,03	0,10
Voyageurs. Compartiments de 2e classe	0,06	0,025	0,075
Voyageurs. Compartiments de 3e classe	0,037	0,018	0,055
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte. Dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payeront place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs avec le voyageur, à ses risques et périls. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Veaux et porcs	0,025	0.015	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Petite vitesse. — Tarifs généraux.			
1re classe. — Armes. — Bascules. — Billards. — Bimbeloterie. — Bois façonnés. — Bonneterie. — Bouchons. — Fils. — Laines. — Lins. — Cotons filés. — Crins. — Epicerie. — Denrées coloniales. — Cafés. — Comestibles. — Fruits. — Légumes frais. — Droguerie. — Liqueurs en bouteilles. — Eaux minérales. — Essences et vernis. — Plantes vivantes. — Porcelaines. — Verreries et cristaux. — Cartonnages. — Chaises. — Chaussures. — Coutellerie. — Filets. — Fers et fontes d'ornement. — Glaces. Horlogerie. — Huile d'olive. — Imprimés. — Instruments de musique. — Literie. — Lits en fer. — Mercerie — Meubles. — Marbres ouvrés. — Ornements en plâtre. — Paniers vides. — Parfumerie. — Pianos. — Poêles en fonte et faïence. — Quincaillerie fine. — Sabots. — Sellerie. — Ustensiles de ménage. — Vélocipèdes.	0,15	0,05	0,20
2e classe. — Alcools. — Appareils en fer et fonte. — Balais. — Bières en fûts. — Bougies — Bouteilles vides. — Carreaux en faïence ou en marbre. — Carrosserie. — Cartons bruts ou bitumés. — Chanvres. — Chandelles. — Cendres. — Fruits et légumes secs. — Chaudronnerie. Cirages. — Cloches en métal. — Cordages. — Cotrets. — Crachons vides. — Déchets de coton et laine. — Douelles ou douves. — Faïences et poteries communes. — Faux et faucilles. — Fer battu. — Filasse. — Fourneaux. — Fromages. — Gruaux. — Salaisons. — Huiles communes, de schiste et pétrole. — Cotons bruts. — Laines brutes ou en suint. — Lait. — Laiton. — Vins et eaux-de-vie en fûts. — Locomobiles. — Machines. — Marbres bruts. — Mécaniques. — Meules. — Noir animal ou de fumée. — Outils non dénommés. — Pailles de maïs. — Papiers			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
peints et d'emballage. — Peaux sèches. — Pièces de forge ouvrées. — Pierres à aiguiser. — Pierres de taille façonnées. — Poterie d'étain — Grosse quincaillerie. — Sarrazin. — Savons. — Sulfates. — Vinaigres en fûts. — Zinc en feuilles ou tuyaux.	0,13	0,05	0,18
3ᵉ classe. — Ardoises. — Argiles. — Avoines. — Balais de bouleau ou de bruyère. — Baryte. — Bitume. — Bois brut, scié ou débité. — Boulons. — Bourrées. — Briques. — Cailloux ou moellons. — Céréales. — Chaînes en fer. — Chaux. — Chevrons. — Chiffons. — Ciment. — Clouterie. — Cornes brutes. — Craies. — Cuirs verts. — Dalles. — Déchets d'animaux. — Dégras. — Echalas. — Ecorces. — Enclumes. — Engrais. — Fagots. — Farines. — Fers en barres ou en feuilles. — Ferronnerie. — Ferraille. — Fontes brutes. — Fourrages secs ou verts. — Fumier. — Goudron. — Graisses. — Graviers. — Guano. — Houille et coke. — Lattes. — Manches en bois. — Madriers. — Minerais. — Mottes à brûler. — Moyeux. — Os bruts. — Paille. — Pavés. — Peaux brutes — Planches. — Plombs. — Pommes de terre. — Betteraves. — Poteaux. — Poutres en fer ou fonte. — Pulpes. — Racines à brûler. — Souches. — Tan. — Terre à poterie. — Terre de bruyère ou végétale. — Tourbes. — Tourteaux. — Tuyaux de drainage. — Verres cassés. — Voliges. — Plâtre.	0,12	0,04	0,16
Tarifs spéciaux pour transports par wagons complets.			
1ʳᵉ série. — Bois de charpente en grume ou équarris. — Bois sciés ou débités. — Chevrons. — Madriers. — Moellons piqués. — Perches. — Poteaux. — Wagons démontés.	0,10	0,05	0,15
2ᵉ série. — Avoine. — Balais de bouleau. — Blés. — Briques. — Carreaux en pierre ou terre cuite. — Céréales. — Chaux en vrac. — Charbons de bois. — Coke. — Dalles. — Légumes secs. — Ecorces. — Escarbilles. — Glands. — Graisses. — Guano. — Issues. — Farines. — Lattes. — Moyeux. — Meulière brute. — Os bruts. — Osiers. — Pierres de taille brutes. — Pommes de terre. — Planches. — Seigle. — Sel gemme ou marin. — Sucre brut. — Tuiles. — Tuyaux de drainage. — Tan. — Tourteaux. — Voliges.	0,08	0,05	0,13
3ᵉ série. — Ardoises. — Argile. — Betteraves. — Bois à brûler. — Moellons. — Calcaires et caillasses. — Cailloux. — Cendres. — Ciments. — Echalas. — Engrais. — Fumier. — Fer en barres. — Charpentes en fer. — Colonnes en fer ou fonte — Fontes brutes. — Graviers. — Houille. Sable. — Marne. — Minerai. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pierres siliceuses pour les chaussées. — Pulpes de betteraves. — Scories. — Souches à brûler. — Terres. — Tourbes. — Plâtre. — Vieux fer. — Verres cassés. — Pavés.	0,06	0,04	0,10

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 30 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché regulateur de Meaux à 20 francs et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et

légumes farineux ne puisse s'élever qu'à 7 centimes par tonne et par kilomètre, péage compris.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 15 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les marchandises, animaux et autres objets non désignés dans les tarifs qui précèdent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formellement stipulées au présent cahier des charges, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à la première classe ou à la première série.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. La compagnie ne pourra être tenue au transport des objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel, notamment les fagots et les bourrées dont la longueur excéderait 2m,50, comme aussi de toute masse indivisible pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Pour les objets de 2m,90 à 6 mètres de longueur, il sera payé un quart en plus du tarif; au-dessus de 6 mètres jusqu'à 9 mètres, moitié en plus.

Au-dessus de 9 mètres, il sera traité de gré à gré, si la compagnie se charge du transport; il en sera de même pour les masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Dans le cas d'un marché de gré à gré, la compagnie devra accorder, pendant 3 mois au moins, les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

A défaut d'une entente amiable sur les prix de transport, ces prix seront fixés par l'administration.

47. Dans le cas où la compagnie jugera convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de 3 mois au moins pour les voyageurs et de 1 an pour les marchandises.

. . . .

L perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure.

. . . .

49. La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les 24 heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Il sera perçu 10 centimes par expédition pour enregistrement.

Il sera perçu $1^f,25$ par tonne pour manutention, pour les marchandises transportées sans condition de tonnage des tarifs généraux. Toute marchandise adressée en gare et qui ne sera pas retirée dans les 48 heures de la mise à la poste de l'avis d'arrivée payera 5 centimes de droit de magasinage par jour et par chaque 100 kilogrammes, toute fraction de 100 kilogrammes étant comptée pour ce poids. Le droit de magasinage par wagons complets sera de 5 francs par jour et par wagon.

Le même droit sera perçu pour tout wagon non chargé dans le délai de 24 heures, à partir du commencement de l'opération.

Les tarifs spéciaux indiqués précédemment ne seront applicables, pour la première et la deuxième série, que pour les expéditions de 4.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, et pour la troisième série, pour les expéditions de 3.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids.

Les frais de manutention seront de 1 franc par tonne, mais ils ne seront pas perçus dans le cas où le chargement et le déchargement seraient faits par l'expéditeur ou le destinataire.

52. Les dispositions du présent titre ne seront appliquées en ce qui concerne, soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs, conformément aux décisions du décret de concession.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

. . . .

56. . . . .

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

57. Les dispositions des articles 53, 54, 55 et 56 ci-dessus ne seront appliquées que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie l'éta-

blissement d'un service public de voyageurs, conformément aux dispositions du décret de concession.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité à raison des dommages que le roulage pourra occasionner à la voie ferrée ni à ses dépendances, dans les parties latérales à la route départementale n° 31, ou au chemin vicinal de grande communication n° 96, sauf leur recours contre les particuliers qui les auraient volontairement endommagées. Ils ne pourront non plus demander aucune indemnité à raison du trouble et des interruptions qui pourraient résulter, soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur la voie publique, tant par l'administration que par les tiers, régulièrement autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

61. . . . .

La compagnie pourra être assujettie par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, en dehors des superficies empruntées à la route départementale n° 31 et au chemin de grande communication n° 96.

. . . .

66. . . . .

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de 30 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 56 ci-dessus, pour les frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

67. La compagnie devra faire élection de domicile à Lagny.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Seine-et-Marne.

68. La somme de 11.000 francs que la compagnie doit verser antérieurement à tout travail dans la caisse du trésorier payeur général, pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'élargissement de la route départementale n° 3, sera considérée comme formant le cautionnement de l'entreprise.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, sauf recours au Conseil d'État.

70. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Approuvé :

Versailles, le 16 octobre 1871.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 18 janvier 1873, enregistré sous le n° 15.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

(N° 293)

[1er avril 1873.]

Rectification de la route départementale n° 1 (Finistère).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, entre Plogonnec et Locronan, de la route départementale du Finistère n° 1, d'Hennebont à Loudéac, sur le territoire des communes de Plogonnec, Plonévez-Porzay et Locronan.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 294)

[1er avril 1873.]

Chemin de fer d'intérêt local de Cambrai à Gannes (Somme). — Urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Cambrai à Gannes, de diverses parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Buire, Cartigny, Doingt, Flamicourt, Péronne et Faverolles (Somme); lesdites parcelles désignées dans trois plans et quatre tableaux indicatifs qui resteront annexés au présent décret.

(N° 295)

[1er avril 1873.]

Affectation d'une partie de forêt domaniale (Meurthe-et-Moselle) au département des travaux publics.

La partie de la forêt domaniale dite *du Bois-l'Évêque*, figurée par une teinte rose sur un plan joint au présent décret, ladite partie située sur le territoire de la commune de Pierre-la-Treiche (Meurthe-et-Moselle) et ayant une superficie de 2 hectares 29 ares 9 centiares est affectée au département des travaux publics, sous les réserves stipulées par le ministre des finances dans sa lettre du 7 janvier 1873.

(N° 296)

[1er avril 1873.]

Elargissement du Cosson (Loir-et-Cher). — Déclaration d'utilité publique.

Les travaux d'élargissement et de redressement du lit de la ri-

vière du Cosson, partie comprise entre la limite amont de la commune d'Huisseau-sur-Cosson et le moulin de Vineuil (Loir-et-Cher), conformément au plan dressé, les 10-17 août 1868, par les ingénieurs du service spécial de la Sologne, et qui restera annexé au présent décret, sont déclarés d'utilité publique.

(N° 297)

[1er avril 1873.]

Canal de la Marne au Rhin. — Alimentation. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'alimentation complémentaire du venant de la Meurthe du canal de la Marne au Rhin, dans la partie comprise entre la nouvelle frontière et la prise d'eau de Dombasle.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est, en conséquence, autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains à acquérir, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à 585.000 francs, sera imputée sur le budget du ministère des travaux publics (*Travaux extraordinaires des canaux*).

(N° 298)

[1er avril 1873.]

Port de Carteret. — Digue. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour rendre submersible la digue ouest du chenal du port de Carteret (Manche), conformément au projet et à l'avis, en date du 21 octobre 1872, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés ci-desssus sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit par le département,

tel qu'il résulte de sa délibération du 30 avril 1869, de contribuer à la dépense pour une somme de 40.000 fr. Le surplus, soit 160.000 francs, restera à la charge du trésor et sera imputé sur la deuxième section du budget (*Amélioration des ports de commerce*).

(N° 299)

[1er avril 1873.]

Rectification de la route départementale n° 5 (Basses-Alpes).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification entre la route nationale n° 85 et la borne kilométrique n° 4 de la route départementale des Basses-Alpes n° 5, de Sisteron à Sault, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 300)

[1er avril 1873.]

Elargissement du pont de Bagnols (Gard).

1° Il sera procédé à l'élargissement du pont de Bagnols (Gard), sur la rivière de Cèze, route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire, conformément aux dispositions du projet présenté, les 5-17 octobre, par les ingénieurs.

2° La dépense, évaluée à 51.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le ministère des travaux publics.

(N° 301)

[1er avril 1873.]

Amélioration de la Lys (Nord). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la Lys, au passage d'Armentières (Nord), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et des avis du conseil général des 28 octobre 1869 et 26 juin 1871.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense évaluée à 183.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de trois ans, à partir du jour de sa promulgation.

5° Le décret du 12 février 1868 est rapporté.

(N° 302)

[5 avril 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, au quai rive gauche de la Seine, à Rouen-Saint-Sever, par Grand-Couronne. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet produit par une compagnie, représentée par le sieur *de Villermont*, pour l'établissement dans le département de la Seine-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, à Rouen, avec embranchement de Grand-Quevilly à Sotteville, ledit établissement estimé à une dépense totale de 11.308.382 francs pour la ligne principale, et 1.23,000.735 francs pour l'embranchement ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 3, 18 et 23 juin 1871 ;

Vu les délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure, des 23 septembre 1870, 16 novembre 1871, 18 juillet et 31 août 1872, relatives à l'établissement du chemin de fer et de l'embranchement susmentionnés ;

Vu la convention passée, le 28 février 1872, par le préfet de la Seine-Inférieure avec le sieur *de Villermont*, au nom de la compagnie qu'il représente, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 13 juin 1872 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 27 novembre 1872 ;

Vu la lettre, en date du 21 décembre 1872, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution du chemin ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, au quai rive gauche de la Seine, à Rouen-Saint-Sever, par Grand-Couronne.

2. Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention susvisée, passée le 28 février 1872, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été

versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Par délibération en date du 16 novembre 1871, le conseil général a accordé à la compagnie d'Orléans à Rouen, représentée par M. *de Villermont*, la concession d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, passant par Saint-Pierre-lès-Elbeuf, traversant la ville d'Elbeuf, les territoires des communes d'Orival, de Grand-Couronne et Quevilly, et aboutissant à Rouen, place Saint-Sever, près des docks, avec embranchement de Grand-Quevilly sur Sotteville.

En exécution de cette délibération, un cahier des charges a été rédigé et une convention a été passée avec la compagnie d'Orléans à Rouen pour la construction et l'exploitation du chemin dont il s'agit.

Ces pièces ont été signées, sous la date du 17 janvier 1872, par M. le préfet et par M. *de Villermont*.

Ladite convention comprend, indépendamment de la ligne de la limite de l'Eure à Rouen et de l'embranchement sur Sotteville, un tronçon de chemin de fer partant de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et se dirigeant, par la vallée de l'Oison, vers le Neufbourg et Évreux.

Cette dernière ligne n'ayant pas fait l'objet d'une instruction régulière, l'autorisation de la mettre à exécution a été demandée à titre éventuel, sous réserve de sanction définitive et de déclaration d'utilité publique après l'accomplissement des formalités d'enquête; mais M. le ministre des travaux publics, par dépêche du 19 février courant, a fait connaître que cette demande ne pouvait être accueillie et qu'il convenait de retrancher de la convention et du cahier des charges susénoncés tout ce qui se rattache à l'embranchement dont il s'agit.

En conséquence, entre le préfet du département de la Seine-Inférieure, agissant en vertu des lois des 12 juillet 1865 et 10 août 1871, et en exécution de la délibération du conseil général, en date du 16 novembre 1871, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation des travaux par décret du Gouvernement,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen;*

Ladite compagnie représentée par M. *de Villermont*, administrateur délégué, élisant domicile à Rouen, aux docks, agissant en vertu des pouvoirs à lui conférés par une délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 27 octobre 1871, dont extrait, enregistré, est et demeure annexé à la présente convention,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. Sont considérés comme nuls et non avenus la convention et le cahier des charges ci-dessus mentionnés, signés sous la date du 17 janvier dernier.

2. Le préfet de la Seine-Inférieure, au nom du département, et sous les réserves ci-dessus énoncées, concède à la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen, qui accepte, un chemin de fer partant de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, passant par Saint-Pierre-lès-Elbeuf, traversant la ville d'Elbeuf, les territoires des communes d'Orival, Grand-Couronne et Quevilly, et aboutissant à Rouen, place Saint-Sever, près des docks, avec embranchement de Grand-Quevilly sur Sotteville.

Le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

3. La dite concession est faite sans subvention d'aucune sorte ni garantie d'intérêt de la part du département et de l'État.

4. De son côté, la compagnie concessionnaire s'engage à se conformer, pour la construction et l'exploitation des dits chemins de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce, dans le délai qui s'y trouve déterminé.

5. Indépendamment du cautionnement spécifié à l'article 64 du cahier des charges et dans les dix jours qui suivront la déclaration d'utilité publique, la compagnie s'oblige de verser dans la caisse de M. le trésorier payeur général, à Rouen, une somme de 300.000 francs, spécialement affectée à l'acquisition des terrains.

6. La compagnie concessionnaire ne pourra jamais rétrocéder la concession ou l'exploitation des lignes comprises dans la présente convention sans l'autorisation du conseil général, sous peine, en cas d'inexécution, de révocation ou d'une réduction de 25 p. 100 sur les tarifs appliqués au moment de la rétrocession.

7. Il est interdit aux concessionnaires de faire aucun appel public de fonds, de créer ni émettre aucune action ou obligation négociable avant l'obtention du décret déclaratif d'utilité publique.

Fait double à Rouen, le 28 février 1872.

Signé DE VILLERMONT. — *Le Préfet de la Seine-Inférieure,* Signé LIZOT.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 5 avril 1873, sous le n° 386.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

(*) V. *Annales*, 1872, p. 34.

(N° 301)

[1er avril 1873.]

Amélioration de la Lys (Nord). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la Lys, au passage d'Armentières (Nord), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et des avis du conseil général des 28 octobre 1869 et 26 juin 1871.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense évaluée à 183.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de trois ans, à partir du jour de sa promulgation.

5° Le décret du 12 février 1868 est rapporté.

(N° 302)

[5 avril 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, au quai rive gauche de la Seine, à Rouen-Saint-Sever, par Grand-Couronne. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet produit par une compagnie, représentée par le sieur *de Villermont*, pour l'établissement dans le département de la Seine-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, à Rouen, avec embranchement de Grand-Quevilly à Sotteville, ledit établissement estimé à une dépense totale de 11.308.382 francs pour la ligne principale, et 1.23,000.735 francs pour l'embranchement ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 5, 18 et 23 juin 1871 ;

Vu les délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure, des 23 septembre 1870, 16 novembre 1871, 18 juillet et 31 août 1872, relatives à l'établissement du chemin de fer et de l'embranchement susmentionnés ;

Vu la convention passée, le 28 février 1872, par le préfet de la Seine-Inférieure avec le sieur *de Villermont*, au nom de la compagnie qu'il représente, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 13 juin 1872 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 27 novembre 1872 ;

Vu la lettre, en date du 21 décembre 1872, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution du chemin ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, au quai rive gauche de la Seine, à Rouen-Saint-Sever, par Grand-Couronne.

2. Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention susvisée, passée le 28 février 1872, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend la construction et l'exploitation d'un chemin partant de la limite du département de l'Eure, vers Montaure, passant par Saint-Pierre-lès-Elbeuf, traversant la ville d'Elbeuf, les territoires des communes d'Orival, de Grand-Couronne et Quevilly et aboutissant à Rouen, place Saint-Sever, près des docks, avec embranchement de Grand-Quevilly à Sotteville, aboutissant sur la ligne de l'Ouest en un point à déterminer.

2. Les travaux devront être commencés aussitôt après l'approbation des plans définitifs et être complétement terminés dans le délai de deux ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

La gare de Rouen, bâtiment des voyageurs, sera établie en façade sur la place Saint-Sever.

Celle d'Elbeuf sera établie d'après les indications qui suivent : la gare des marchandises s'appuiera d'un côté sur la route du Neubourg, de l'autre sur la route du Vallet; mais le bâtiment des voyageurs devra se trouver dans l'axe de la rue Saint-Jacques.

. . . .

6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour deux voies.

8. . . . .

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,016 par mètre.

11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

15. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

. . . .

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds droits, au niveau des rails; ils auront 5m,50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

. . . .

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 250.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
. . . .			
. . . .			
. . . .	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3° *Par pièce et par kilomètre.*			
VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.			
. . . .			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
. . . .			

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

. . . .

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de 250.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Rouen.

. . . .

66. . . . .

Toutefois, cette somme sera réduite à 25 francs pour les parties non livrées à l'exploitation.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Rouen, le 28 février 1872.

Signé DE VILLERMONT.

Le Préfet de la Seine-Inférieure,
Signé LIZOT.

Certifié conforme aux cahier des charges annexé au décret en date du 5 avril 1873, enregistré sous le n° 386.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 303)

[5 avril 1873.]

Chemin de fer d'intérêt local de Cognac à la limite du département de la Charente-Inférieure, vers Surgères. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Charente, d'un chemin de fer d'intérêt local de Cognac à la limite de la Charente-Inférieure, vers Surgères;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 21 septembre 1872;

Vu les délibérations, en date des 18 avril et 26 août 1872, par lesquelles le conseil général de la Charente a approuvé la concession du chemin susmentionné;

Vu la convention passée, le 5 novembre 1872, entre le préfet du département et le sieur *Paul Desroches*, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 30 décembre 1872;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 28 janvier 1873, et celle du ministre de la guerre, du 29 janvier 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 11 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Cognac à la limite du département de la Charente-Inférieure, vers Surgères.

2. Le département de la Charente est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des convention et cahier des charges susvisés. Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872 et le 5 novembre,

Entre le préfet du département de la Charente, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 17 avril 1872,

et sous réserve de la déclaration d'utilité publique du chemin de fer dont il sera ci-après parlé,

D'une part;

Et M. *Paul Desroches*, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, rue du Havre, n° 9,

D'autre part;

Sur l'avis de la commission départementale, il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. Le préfet de la Charente concède, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à M. *Desroches*, qui l'accepte, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer d'intérêt local à établir de Cognac à Surgères, partie comprise dans le département de la Charente. Cette voie ferrée doit partir de la gare de Cognac, sur la ligne de Saintes à Angoulême, pour aboutir à la partie de la même voie concédée dans le département de la Charente-Inférieure, en passant par ou près le lieu du Défend et par les autres points qui seront ultérieurement déterminés, selon la loi, à la suite de l'enquête réglementaire.

2. M. *Desroches*, de son côté, s'engage à construire et exploiter, dans un délai de deux ans à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique des travaux, le dit chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'exploitation de ce chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, lequel est semblable à celui adopté pour la ligne de Barbezieux à Châteauneuf.

3. Conformément à la délibération du conseil général en date du 17 avril 1872, la concession est faite sans aucune subvention départementale.

4. Le département stipule en faveur du préfet, des sous-préfets, du secrétaire général, des agents du service départemental, des chemins vicinaux et des enfants assistés, la gratuité du transport sur la ligne concédée.

5. La présente convention ne sera définitive qu'après sa ratification par le conseil général de la Charente.

6. Pour l'exécution des conventions contenues dans le présent acte, M. *Desroches* fait élection de domicile à Cognac.

Fait double à Angoulême, les jours, mois et an que dessus.

Accepté :	Accepté :
Le Concessionnaire,	*Le Préfet,*
Signé P. DESROCHES.	Signé DE LANGSDORFF.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants.]

(*) Voir *Annales*, 5e série, t. II, 1872, p. 34.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. Le chemin de fer de Cognac à Surgères partira de la gare de Cognac établie sur la ligne des Charentes, d'Angoulême à Saintes, et se raccordera à la partie de chemin concédée dans la Charente-Inférieure, au lieu du Défend ou ses environs, à la limite du département, en passant par les points intermédiaires qui seront ultérieurement déterminés par l'administration.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Ces projets comprendront, notamment :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

Un profil en long et les profils en travers types ;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à la rencontre des cours d'eau et des voies de communication ;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets seront justifiées.

. . . .

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Une partie horizontale de 100 mètres au moins sera interposée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,025.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer des Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que 4m,50 de largeur entre les pieds-droits et au niveau des rails, et 4m,80 de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensible sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

. . . .

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris fermés de trois côtés seulement et munis de banquettes.

. . . .

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts sans aucun aménagement particulier, aux points où cela lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin où elle le jugera utile.

. . . .

13. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera de 0m,80.

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

. . . .

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

. . . .

15. . . . .

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer; cependant, pour les aqueducs dont l'ouverture ne dépasserait pas 0m,70, des châssis en bois pourront être admis par l'administration.

16. Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant sur la voie de circulation, que ces rails soient posés sur traverses ou sur longrines.

19. . . . .

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages causés par cette traversée aux concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

24. . . . .

Elle fera dresser, également à frais communs avec le département et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

. . . .

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même devien-

dront partie intégrante du chemin, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

27. . . . .

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins. Toutefois, la première classe sera facultative pour la compagnie.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres et munies de rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

. . . .

28. . . . .

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet et le nombre des trains qui devront être établis pour le service journalier de la ligne.

29. . . . .

Toutefois, les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible, de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

30. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

32. . . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

. . . .

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

36. Pour indemniser la compagnie concessionnaire des travaux et dépenses

qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. *Grande vitesse.*		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
	. . . .			
	. . . .			
	. . . .			
	. . . .			
Voyageurs.	Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres, avec banquettes rembourrées, avec ou sans impériale (2e classe).	0,055	0,025	0,08
	Voitures couvertes, fermées à vitres, avec banquettes à dossier (3e classe).	0,042	0,018	0,06
. . . .				
. . . .				

37. La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs des trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

. . . .

61. La concession étant faite sans subvention, il n'est exigé aucun dépôt de cautionnement en numéraire.

62. La compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à Cognac.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Charente.

63. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Angoulême, le 5 novembre 1872.

Accepté :	Accepté :
Le Concessionnaire,	*Le préfet de la Charente,*
Signé P. Desroches.	Signé de Langsdorff.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 avril 1873, enregistré sous le n° 384.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé de Boureuille.

(N° 304)

[5 avril 1873.]

Chemin de fer d'intérêt local de Surgères à la limite du département de la Charente, vers Cognac. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local de Surgères à la limite du département de la Charente, vers Cognac;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 15 septembre 1869;

Vu les délibérations, en date des 2 novembre 1871, 10 avril, 24 et 23 août 1872, par lesquelles le conseil général du département de la Charente-Inférieure a approuvé la concession du chemin de fer susmentionné;

Vu les conventions passées, le 19 février 1872, entre le préfet du département et le sieur *Paul Desroches*, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 1er août 1872;

Vu la lettre du ministre des finances, du 3 octobre 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 9 novembre 1872;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 11 octobre 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 11 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Surgères à la limite du département de la Charente, vers Cognac.

2. Le département de la Charente-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions et cahier des charges susvisés.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Charente-Inférieure, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 610.000 francs.

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

L'an 1872 et le 19 février,

Entre le préfet du département de la Charente-Inférieure, agissant au nom du département,

D'une part;

Et M. *Paul Desroches*, constructeur de chemins de fer, demeurant à Vernon, département de l'Eure,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet de la Charente-Inférieure concède, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à M. *Paul Desroches*, qui l'accepte, un chemin de fer partant de Surgères pour aboutir à Cognac, en passant par Saint-Jean d'Angely, et par ou près Matha et Burie.

Cette concession est faite aux clauses et conditions qui seront déterminées dans un cahier des charges identique à celui adopté pour la ligne de Barbezieux à Châteauneuf (Charente), sauf les exceptions stipulées dans la convention modificative ci-annexée.

Il est entendu que la concession dont s'agit ne se réfère qu'à la partie du chemin de fer comprise dans les limites du département de la Charente-Inférieure.

2. De son côté, M. *Paul Desroches* s'engage à construire et à exploiter le chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce, dans un délai de deux ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

3. La présente concession est faite moyennant une subvention de 20.000 fr. par kilomètre, payable par le département au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur états de situation trimestriels dressés par le concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale.

4. La subvention dont il est question au précédent article ne comprend pas la part de l'État, dont la quotité, aux termes de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, peut être de 10.000 francs par kilomètre, soit, pour les 61 kilomètres, de 610.000 francs.

Le département n'entend garantir ni le taux de cette subvention, ni le terme de payement, que l'État seul déterminera.

5. Dans le cas où le concessionnaire n'obtiendrait aucune subvention de l'État, les tarifs spécifiés au cahier des charges et comportant des réductions en faveur des transports de l'État ou des agents des services publics seron rétablis au taux général, conformément aux règlements en vigueur.

6. Le département stipule, en faveur du préfet, des sous-préfets, du secrétaire général, des agents du service des routes départementales, des chemins vicinaux et des enfants assistés, la gratuité de transport sur la ligne concédée.

7. Pour la construction et l'exploitation du chemin concédé, le concessionnaire se réserve, en restant engagé vis-à-vis du département, la faculté de former une société anonyme à laquelle il transmettra les droits et obligations résultant de la présente convention.

8. La présente convention ne sera définitive qu'après sa ratification par le conseil général de la Charente-Inférieure.

9. Pour l'exécution des conventions contenues dans le présent acte, M. *Desroches* fait élection de domicile à Saint-Jean-d'Angely.

Fait double à la Rochelle, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :

Signé P. Desroches.

Approuvé l'écriture :

Le Préfet de la Charente-Inférieure,

Signé Tenaille-Saligny.

(N° 306)

[2 mai 1873.]

Etablissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Epéhi à Cambrai. — Déclaration d'utilité publique.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Épéhi à Cambrai;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Nord, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 8 mars 1872;

Vu le procès-verbal des conférences tenues entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et l'adhésion donnée, le 13 août 1872, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre;

Vu la délibération, en date du 14 novembre 1871, par laquelle le conseil général du département du Nord a accordé la concession de la ligne susmentionnée à la compagnie de Picardie-et-Flandre, et approuvé les conventions passées, les 6 avril 1872 et 22 janvier 1873, pour sa construction et son exploitation, entre le préfet et le président du conseil d'administration de la dite compagnie, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu ces conventions et cahier des charges;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 27 juin 1872;

Vu la délibération de la commission départementale du Nord, du 10 janvier 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 30 juillet 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Épéhi à Cambrai.

2. Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conventions passées avec le président du conseil d'administration de la compagnie de Picardie-et-Flandre et au cahier des charges annexé à ces conventions.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION.

Entre le préfet du Nord, agissant au nom du département, conformément à la délibération du conseil général en date du 14 novembre 1871, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part,

Et M. *Gaston de Saint-Paul*, président du conseil d'administration de la compagnie de Picardie-et-Flandre, agissant en cette qualité, faisant élection de domicile à Lille,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à M. *Gaston de Saint-Paul*, en sa susdite qualité, la contruction et l'exploitation du chemin de fer d'Épéhi à Douai par Cambrai et celui d'Aubigny-au-Bac à Somain, avec raccordement sur Abscon.

2. M. *Gaston de Saint-Paul*, agissant en sa susdite qualité, s'engage à exécuter le chemin de fer désigné dans l'article précédent dans un délai maximum de deux ans, à partir de l'approbation définitive des projets d'exécution.

3. Il soumettra, dans un délai de six mois, le projet définitif de la ligne concédée.

En cas d'inexécution de cette condition, le concessionnaire payera une indem-

nité de 225 francs pour la section d'Épéhi à Cambrai, 350 francs pour la partie de Cambrai à Douai et 205 francs pour la section d'Aubigny à Somain, par jour, jusqu'au moment où il y aura satisfait.

4. Une indemnité de 450 francs pour la section d'Épéhi à Cambrai, 700 francs pour la partie de Cambrai à Douai et 410 francs pour la section d'Aubigny à Somain, par jour, sera payée au département par le concessionnaire, s'il n'a pas terminé les travaux et mis le chemin en exploitation à l'expiration du délai de deux ans.

5. En garantie de l'exécution de ses engagements, le concessionnaire fournira un cautionnement de 3.000 francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

6. Cette somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

7. La concession de la ligne ci-dessus désignée est faite sans garantie d'intérêt et moyennant une subvention de 24.000 francs pour la section d'Épéhi à Cambrai et de 1 franc pour les autres parties du chemin.

8. Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique brute de 26.000 francs.

9. Il est interdit à la compagnie concessionnaire, soit de vendre la ligne concédée en tout ou en partie, soit de fusionner avec une autre compagnie, soit d'affermer l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation du conseil général, le tout à peine de déchéance.

10. A l'expiration du terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer fera retour au département.

Fait en double à Lille, le 6 avril 1872.

Le Concessionnaire,
Signé DE SAINT-PAUL.

Le Préfet du Nord,
Signé SÉGUIER.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 2 mai 1873, enregistré sous le n° 437,

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

[Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*), sauf pour les articles suivants].

(*) V. *Annales*, 1872, p. 34.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. La concession à laquelle s'applique le présent cahier de charges comprend le chemin de fer d'Épéhi à Douai par Cambrai et celui d'Aubigny-au-Bac à Somain, avec raccordement sur Abscon.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date de l'appprobation définitive des projets d'exécution.

Ils devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du dernier délai.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

. . . .

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 mètres ; ce rayon pourra, toutefois, être réduit à 300 mètres aux abords des gares. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 12 millimètres par mètre.

10. . . . .

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. . . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

12. . . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

13. . . . .

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours

d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et $4^m,50$ sur les chemins à une voie ; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m,80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

29. . . . .

Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 183.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 2 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,75	1,80	4,55
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale sera soumis au tarif de (impôt non compris).	0,60	0,40	1,00

. . . .

Cette disposition n'est pas applicable, toutefois, aux machines et wagons provenant d'affluents qui viendraient se souder aux lignes faisant partie de la présente concession, lesquels ne payeront qu'en raison des distances parcourues. Tout kilomètre entamé sera compté comme s'il avait été entièrement parcouru.

. . . .

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Lille à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

61. . . . .

La compagnie pourra être assujettie, par des décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée ;

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100 ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

65. . . . .

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

66. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 183.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément aux règlements en vigueur, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur

entier achèvement. En retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie au département jusqu'à leur complet achèvement.

67. La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

68. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Lille, le 6 avril 1872.

Le Concessionnaire, Signé DE SAINT-PAUL. — *Le Préfet du Nord,* Signé SÉGUIER.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 2 mai 1873, enregistré sous le n° 437.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

(N° 307)

[7 mai 1873.]

Marais de Boube et de Saint-Belmont. — Canal d'écoulement des eaux. — Déclaration d'utilité publique.

Les travaux de dérivation du canal d'écoulement des eaux des marais de Boube et de Saint-Belmont, à exécuter conformément au projet dressé par les ingénieurs du département de la Charente-Inférieure, les 2-8 août 1871, sont déclarés d'utilité publique.

(N° 308)

[7 mai 1873.]

Chemin de fer d'Aulnoye à Anor (Nord). — Acquisition de terrains. — Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclarée d'utilité publique l'acquisition de diverses parcelles de terrains nécessaires pour les travaux de parachèvement

à exécuter sur le chemin de fer d'Aulnoye à Anor (Nord), les dites parcelles indiquées sur un plan et un état qui resteront annexés au présent décret.

2° Pour l'acquisition des dits terrains, la compagnie du chemin de fer du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui résultent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains devront être expropriés dans un délai de deux ans, à partir du présent décret.

(N° 309)

[7 mai 1873.]

Chemin de fer de Dunkerque à Furnes (Nord). — Urgence de prise de possession de terrains.

Il y a urgence de prendre possession des terrains non bâtis à occuper pour l'établissement de la voie de raccordement destinée à relier le chemin de fer de Dunkerque à Furnes avec la gare du chemin de fer du Nord, à Dunkerque (Nord).

(N° 310)

[7 mai 1873.]

Chemin de fer de Berguette à Armentières (Nord). — Urgence de prise de possession de terrains.

Il y a urgence de prendre possession des parcelles de terrain non bâties qu'il est nécessaire d'occuper pour l'établissement du chemin de fer de Berguette à Armentières (Nord).

(N° 311)

[28 mai 1873.]

Amélioration du Rhône (Gard et Bouches-du-Rhône). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amé-

lioration du Rhône dans la plaine d'Arles (Gard et Bouches-du-Rhône), entre l'île Pilet et la tête de la Camargue, sur 7 kilomètres de longueur, conformément aux dispositions générales d'un plan en date des 6-13 avril 1872, qui restera annexé au présent décret.

2° Les ouvrages mentionnés à l'article ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à la somme de 1.240.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux d'amélioration des rivières.

(N° 312)

[28 mai 1873.]

Redressement de la Loue (Jura). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour le redressement de la Loue vis-à-vis de Montbarrey (Jura), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 19-22 avril 1872, y compris l'établissement de la digue indiquée sur le plan par les lettres F, G, H, K.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à 36.000 francs, sera à la charge de l'État jusqu'à concurrence de la somme fixe de 12.000 francs.

La part contributive de l'État sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières.

Il est pris acte des engagements contenus dans les délibérations qui fixent la part contributive du département et de la commune de Montbarrey et de la commission syndicale de la Loue.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de trois ans, à partir du jour de la promulgation.

(N° 313)

[28 mai 1873.]

Agrandissement de la gare de Lunel (Hérault). — Chemin de fer de P.-L.-M. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un faisceau de voies de triage aux abords de la gare de Lunel, chemin de fer de Tarascon à Cette (Hérault), conformément au plan dressé, à la date du 8 novembre 1872, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces travaux seront incorporés au chemin de fer de Tarascon à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans le délai de deux ans.

(N° 314)

[28 mai 1873.]

Agrandissement de la gare de Montpellier (Hérault). — Chemin de fer de P.-L.-M. — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des gares de triage et de transbordement à la bifurcation de la ligne de Paulhan, aux abords de la gare de Montpellier, chemin de fer de Tarascon à Cette (Hérault), conformément au plan dressé, à la date du 7 novembre 1872, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des

dits travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Tarascon à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 315)

[28 mai 1873.]

Chemin de fer d'Arras à Etaples (Pas-de-Calais). — Affectation de terrains domaniaux.

Est autorisée l'affectation à l'établissement du chemin de fer d'Arras à Étaples des parcelles de terrain, d'une superficie totale de 3 hectares, 10 ares, 80 centiares, sises sur le territoire de la commune de Montreuil (Pas-de-Calais), appartenant au domaine de l'État et dépendant des fortifications déclassées de Montreuil; les dites parcelles, dont la valeur vénale a été évaluée à 11.739f.08. désignées par une teinte jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret.

(N° 316)

[4 juin 1873.]

Inondations de l'Adour. — Travaux de défense de la ville de Dax (Landes). — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour défendre la ville de Dax (Landes) contre les inondations de l'Adour, conformément aux dispositions générales du projet présenté par les ingénieurs les 15 juillet, 25 novembre 1870, modifié par l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 17 mars 1873.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 47.000 fr., sera répartie comme il suit :

A la charge de la ville de Dax. . . . . 15.700 fr.

A la charge de l'État. 31.300

La ville prendra, en outre, à son compte, l'achat et l'entretien de deux machines d'épuisement estimées ensemble à 9.700 francs, ainsi qu'il résulte des délibérations du conseil municipal de Dax des 11 mai 1866, 13 novembre 1871 et 29 janvier 1873.

La part contributive de l'État sera imputée sur les fonds inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour les travaux de défense des villes contre les inondations.

(N° 317)

[4 juin 1873.]

Rectification de la route départementale n° 1 (Finistère).—Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Finistère n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, au passage dit *de la Lieue-de-Grève*, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 318)

[11 juin 1873.]

Rectification et élargissement des routes nationales, n°s 1 et 29 (Pas-de-Calais). — Affectation de terrains domaniaux.

Sont affectés au service des ponts et chaussés des terrains do-

maniaux d'une contenance totale de 12.377^{mc},38, provenant de la place déclassée de Montreuil-sur-Mer (Pas-de-Calais) et qui sont nécessaires à la rectification et à l'élargissement des routes nationales n°s 1 et 29 et au dépôt des matériaux d'entretien de ces voies de communication; lesdits terrains sont indiqués par une teinte jaune sur des plans qui resteront annexés au présent décret.

(N° 319)

[25 juin 1873.]

Prolongement de la route départementale n° 13 (Seine).—Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration et de prolongement de la route départementale de la Seine n° 13, de Paris à Saint-Ouen, depuis l'extrémité de la rue de Paris jusqu'aux ponts de Saint-Ouen, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 320)

[25 juin 1873.]

Etablissement d'une gare dans la plaine Saint-Denis (Seine).—Chemin de fer du Nord.—Déclaration d'utilité publique.

1° Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la plaine Saint-Denis (Seine), sur la ligne de Paris à la frontière de Belgique, d'une gare de voyageurs et d'une grande gare de marchandises, avec raccordement à la gare de la Chapelle.

2° La compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, pour l'acquisition des terrains nécessaires à cet établissement et désignés par une teinte rose sur un plan annexé au présent décret.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

3° Les terrains ainsi acquis seront incorporés à la concession du chemin de fer du Nord et feront, en conséquence, retour à l'État à l'expiration de la concession, comme le chemin de fer lui-même.

(N° 321)

[25 juin 1873.]

Rectification de la route départementale n° 20 (Basses-Pyrénées). — Prorogation de délai.

Le délai fixé par le décret du 8 avril 1868 (*) pour l'adjudication des travaux de rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées n° 20, dans la côte d'Espelette, est prorogé de cinq ans, c'est-à-dire au 8 avril 1878.

(N° 322)

[25 juin 1873.]

Rectification de la route départementale n° 8 (Saône-et-Loire). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de Saône-et-Loire n° 8, de Bourbon-Lancy à Tournus, dans la traverse de Bourbon-Lancy, suivant le tracé rouge dirigé par la rue Sainte-Marie sur le plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains

---

(*) Voir *Annales*, 1868, p. 695.

et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 323)

[25 juin 1873.]

Rectification de la route départementale n° 1 (Finistère). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Finistère n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, dans les côtes de Riec, suivant la direction générale indiquée par la ligne rouge C, B, A, sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 324)

[25 juin 1873.]

Rectification de la route départementale n° 9 (Charente). — Déclaration d'utilité publique.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Charente n° 9, de Chabanais à Matha, dans la traverse de Fouqueure, suivant la direction géné-

rale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 325)

[25 juin 1873.]

Construction d'un pont en maçonnerie sur le Tarn, à Truel (Aveyron). — Déclaration d'utilité publique. — Tarif.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique la construction dans la commune du Truel (Aveyron), d'un pont fixe en maçonnerie sur le Tarn, au passage du chemin vicinal de grande communication n° 11, de Villefranche-de-Panat à Roquefort, en remplacement du bac actuel, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan ci-annexé, dressé le 18 septembre 1866.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges de l'entreprise, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen : 1° de la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder cinquante-quatre années et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté; 2° d'une allocation du conseil général s'élevant à 20.000 francs; 3° de souscriptions volontaires montant à 5.057f,50; 4° d'un emprunt de 5.000 francs voté par le conseil municipal du Truel et autorisé par décret du 13 avril 1873; 5° d'une subvention de 25.000 francs allouée sur les fonds du trésor.

4. Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles

ou portions d'immeubles dont l'occupation serait reconnue nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
1° Pour une personne.	0,05
2° Cheval, mulet ou âne non chargé.	0,05
Le conducteur payera comme une personne à pied.	
3° Voyageur avec un cheval.	0,10
4° Bœuf, vache ou taureau appartenant à des marchands et destinés à la vente.	0,10
Lorsque les animaux iront au pâturage ou au labourage, ou en reviendront, on ne payera que moitié.	
5° Veau ou porc.	0,05
6° Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons.	0,025
Lorsque les animaux désignés au paragraphe précédent seront au nombre de cinquante et au-dessus, le droit de passage sera diminué d'un quart, et la taxe à payer pour un nombre inférieur à cinquante ne pourra être supérieure à celle que payeront cinquante animaux.	
Lorsque ces animaux iront au pâturage ou en reviendront, on ne payera que la moitié du droit.	
7° Voiture suspendue, attelée d'un cheval ou mulet.	0,60
Le conducteur ne payera pas.	
8° Voiture suspendue, attelée de deux chevaux ou mulets.	0,75
Le conducteur ne payera pas. Les voyageurs payeront comme les personnes à pied.	
9° Chaque cheval attelé en sus.	0,25
10° Voiture à trois chevaux ou mulets.	1,25
11° Charrette ou char attelé d'un cheval ou d'une paire de bœufs.	0,40
Le conducteur ne payera pas.	
12° Charrette ou char chargé, à deux colliers.	0,60
13° Charrette ou char chargé, à trois colliers.	1,00
14° Charrette ou char à quatre colliers.	1,25
15° Chaque collier de plus payera.	0,25
16° Charrette ou char non chargé, attelé d'un cheval ou d'une paire de bœufs.	0,20
Le conducteur ne payera pas.	
17° Charrette ou char non chargé, à deux colliers.	0,30
18° Charrette ou char non chargé, à trois colliers.	0,50

	fr. c.
19° Charrette ou char non chargé, à quatre colliers.	0,65
20° Charrette ou char employé au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes et attelé d'un cheval ou d'une paire de bœufs.	0,20
Le conducteur ne payera pas.	
21° Charrette ou char chargé, employé au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, à deux colliers.	0,30
Le conducteur ne payera pas.	
22° Charrette ou char non chargé, employé à l'agriculture, attelé d'un cheval ou d'une paire de bœufs.	0,10
Le conducteur ne payera pas.	
23° Charrette ou char non chargé, employé à l'agriculture, à deux colliers.	0,17
Le conducteur ne payera pas.	

7. Exemptions d'usage.

(N° 326)

[28 juin 1873.]

Construction d'un pont fixe sur l'Aisne, à Pommiers. — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique la construction, sur l'Aisne, en remplacement de l'ancien pont suspendu, détruit pendant la guerre, d'un pont fixe à Pommiers, avec travée en treillis de fer, au passage du chemin vicinal de grande communication n° 17, de Noyon à Soissons, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont au moyen : 1° de la concession, par adjudication, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder vingt-six ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté; 2° d'une allocation du conseil général s'élevant à 4.000 francs; 3° d'une subvention de 15.500 francs accordée sur les fonds du trésor.

4. Le concessionnaire substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acqué-

rir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
Une personne à pied	0,05
Cheval ou mulet avec son cavalier	0,06
Cheval ou mulet chargé	0,03
Cheval ou mulet non chargé	0,02
Ane chargé	0,02
Ane non chargé	0,01
Cheval ou mulet, vache, bœuf ou âne employé au labour ou allant au pâturage	0,01
Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente	0,04
Veau ou porc	0,01
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, chaque paire d'oies, de dindons	0,01

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart, sans que toutefois la somme payée puisse être inférieure à 0f,50.

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.

Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront comme une personne seule.

Une voiture suspendue, à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur	0,20
Une voiture suspendue, à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur	0,30
Une voiture suspendue, à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur	0,50

Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit perçu pour une personne à pied.

Une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur	0,20
Une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur	0,30
Une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, et le conducteur	0,50
Une charrette à vide, le cheval et le conducteur	0,10

Charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée

	fr. c
des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur.	0,10
La même, à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur.	0,07
Charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne, et le conducteur.	0,07
Un chariot de ferme, à quatre roues, chargé, attelé de deux chevaux ou bœufs, et le conducteur.	0,30
Le même, à vide.	0,12
Un chariot de roulage, à quatre roues, chargé, un cheval et le conducteur.	0,30
Un chariot de roulage, à quatre roues, chargé, deux chevaux et le conducteur.	0,50
Un chariot de roulage, à quatre roues, chargé, trois chevaux et le conducteur.	0,80
Un chariot de roulage, à quatre roues, à vide, attelé d'un seul cheval, et le conducteur.	0,15

Il sera payé, pour chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués par les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et, par âne, le droit fixé pour les ânes non chargés.

7. Exemptions d'usage.

Nota. Les habitants de Pommiers allant exploiter leurs propriétés sur l'autre rive ne payeront que la moitié des droits fixés par le tarif. Cette réduction s'étendra à la vaine pâture et au glanage.

(N° 327)

[7 juillet 1873.]

Règlement d'usine. — Modification.

Les sieurs *Kyd* frères et compagnie sont autorisés à modifier le régime hydraulique de l'usine qu'ils possèdent dans la commune de la Petite-Synthe (Nord).

(N° 328)

[7 juillet 1873.]

Port de Trouville. — Construction d'un quai en maçonnerie. — Déclaration d'utilité publique.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la

construction au port de Trouville, sur la rive droite de la Touques (Calvados), d'un quai en maçonnerie, conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 9 janvier et 19 avril 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense de l'entreprise, évaluée à la somme de 250.000 fr., sera imputée sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports*).

(N° 329)

[7 juillet 1873.]

Prolongement de la route départementale n° 9 (Alpes-Maritimes). — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique le prolongement de la route départementale n° 9, de Brignoles à Grasse, entre la route nationale n° 85 et la voie d'accès de la gare, à Grasse (Alpes-Maritimes), suivant la direction générale indiquée par la ligne rouge pleine BB sur le plan d'ensemble en date des 20-21 octobre 1871, et comprenant : 1° un double raccordement avec la dite voie d'accès ; 2° la construction d'un chemin destiné à relier la route nationale n° 85 à la route départemensale n° 9, suivant la direction générale indiquée par la ligne rouge BB sur le plan d'ensemble en date des 29 juin-1er juillet 1872. Le plan d'ensemble en date des 10-11 juin 1873, réunissant les dispositions des plans précités, restera annexé au présent décret.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécutiou de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 330)

[8 juillet 1873.]

Bac d'Evin-Malmaison (Pas-de-Calais). — Tarif.

Art. 1er. Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception du droit de péage au passage d'eau d'Évin-Malmaison, sur le canal de la Haute-Deule (Pas-de-Calais).

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif du droit de péage à percevoir au passage d'eau d'Évin-Malmaison, sur le canal de la Haute Deule.

Art. 1er. Par chaque personne. 0f,02

Le passage sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur qui sera établi sur la rive de contre-halage, quand la rivière charriera de forts glaçons, ainsi que dans les temps de débâcle.

Le batelet ne pourra jamais être chargé au delà du poids qui le fera enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées sur ses flancs.

2. Sont exempts des droits de péage :

1° Les préfets et sous-préfets en tournée dans leurs départements et arrondissements, les maires, les juges d'instruction et procureurs de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents-voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi, les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions;

2° Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, ainsi que leurs assistants;

3° Les préfets, sous-préfets et autres fonctionnaires désignés au présent paragraphe auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne;

4° Les militaires de tous grades voyageant avec leur corps, les sous-officiers ou les soldats voyageant isolément, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie, à la charge de présenter, soit une feuille de route, soit un ordre de service;

5° Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

6° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

3. Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps qui sera d'une heure pour les bacs et d'une demi-heure pour les passe-cheval et pour les batelets.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignées à l'article 4.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre ce laps de temps payera le droit fixé dans ce cas par le tarif.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignées à l'article 4.

(N° 331)

[12 juillet 1873.]

Construction d'un pont fixe sur la Marne, près Charly (Seine-et-Marne). — Déclaration d'utilité publique.

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique la construction d'un pont fixe près Charly, sur la Marne, au passage du chemin d'intérêt commun n° 51, de Charly à Rebais (Seine-et-Marne), en remplacement du bac actuel, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan ci-annexé.

2. La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges, également annexé au présent décret.

3. Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen :

1° De la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder cinquante ans et dont le *maximum* sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté;

	francs.
2° D'une allocation de 10.000 francs, votée par le conseil général	10.000
3° D'une subvention de 20.000 francs sur les fonds de l'État	20.000
4° De subventions des communes de Charly et de Pavant, montant à	5.000
5° De souscriptions particulières recueillies parmi les habitants de Charly et s'élevant à	16.000

4. Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

5. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

6. A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
1° Toute personne	0,05
2° Cheval, mulet, bœuf ou vache, dans toute action ou destination autre que le pâturage et le travail agricole	0,05
3° Les mêmes animaux, pour pâturage ou pour travail agricole, compris transports d'engrais et rentrée des récoltes	0,02
4° Ane, dans toute action ou destination autre que le pâturage et le travail agricole	0,03
5° Le même animal, pour pâturage ou pour travail agricole, compris transports d'engrais et rentrée des récoltes	0,01
6° Veau, porc, chèvre, mouton, pour toute autre destination que le pâturage	0,02
7° Les mêmes animaux, pour pâturage ou en troupeaux d'au moins cinquante têtes	0,01
8° Oies, dindons marchant en bandes d'au moins cinquante têtes	0,005
9° Les mêmes animaux, au-dessous de cinquante têtes	0,01
10° Voiture à deux roues, servant au transport des personnes	0,25
11° Voitures à quatre roues servant au transport des personnes	0,40
12° Voiture à deux roues, servant aux transports agricoles d'engrais de la ferme aux champs et de récoltes des champs à la ferme, non chargée	0,10
13° La même voiture, chargée	0,15
14° Voiture à quatre roues, dans les mêmes conditions, non chargée	0,20
15° La même voiture, chargée	0,30
16° Voiture à deux roues, servant au transport des marchandises, non chargée	0,20
17° La même voiture, chargée	0,30

	fr. c.
18° Voiture à quatre roues, servant au transport des marchandises, non chargée	0,30
19° La même voiture, chargée	0,50
20° Instruments aratoires, brouettes, camions et voitures à bras	0,02
21° Vélocipèdes roulants et véhicules analogues	0,05
22° Locomobiles, machines à battre et tous gros engins montés sur trains spéciaux	0,60

7. Exemptions d'usage.

(N° 332)

[12 juillet 1873.]

Autorisation de prise d'eau.

La dame veuve *Zéphyrine Housez* et le sieur *Nestor Castiau* sont autorisés à pratiquer une prise d'eau dans le canal de Mons, à Condé, pour l'alimentation d'une tannerie qu'ils possèdent à Condé (Nord).

(N° 333)

[12 juillet 1873.]

Service de touage à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans. — Mise en adjudication.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu, avec les rapports des ingénieurs, le projet de cahier des charges préparé pour servir de base à l'adjudication d'un service de touage à vapeur, au moyen d'une chaîne noyée, sur le latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ce projet dans les six départements du Nord, de l'Aisne, de la Somme, de l'Oise, de Seine-et-Oise et de la Seine ;

Vu les avis des commissions d'enquête ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 7 décembre 1871 et 22 août 1872 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Il sera procédé à l'adjudication d'un service de touage, avec chaîne noyée, à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans, en prenant pour base de cette adjudication le cahier des charges annexé au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 334)

[12 juillet 1873.]

Règlement d'usine. — Modification.

La marquise de *Mauléon* est autorisée à modifier le régime hydraulique des usines qu'elle possède sur la rivière de la Douze, dans la commune de Mont-de-Marsan (Landes).

(N° 335)

[12 juillet 1873.]

Retrait d'autorisation.

Est rapporté le décret du 6 février 1869, autorisant le sieur *Doffenies* à établir une usine hydraulique dans la commune d'Hergnies (Nord).

(N° 336)

[18 juillet 1873.]

Raccordement du chemin de fer de Lille à Béthune avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais. — Urgence de prise de possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'exécution du rac-

cordement du chemin de fer de Lille à Béthune avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais, de plusieurs parcelles de terrains non bâties, sises au territoire des communes de Beuvry et de Béthune (Pas-de-Calais), les dites parcelles indiquées sur deux plans et deux états indicatifs qui resteront annexés au présent décret.

(N° 337)

[23 juillet 1873.]

Chemin de fer de Béthune à Abbeville. — Urgence de prise possession.

Il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement de la première section du chemin de fer de Béthune à Abbeville, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Béthune, Annezin, Fouquereuil, la Beuvrière, la Pugnoy, Marles, Calonne-Ricouart et Camblain-Châtelain (Pas-de-Calais), les dites parcelles indiquées sur les plans et états parcellaires qui resteront annexés au présent décret.

(N° 338)

[23 juillet 1873.]

Autorisation de prise d'eau.

Sont autorisées :

La compagnie concessionnaire du canal latéral à la Garonne, à concéder au sieur *Lallemand* une prise d'eau destinée à l'irrigation de terrains situés dans la commune de Saint-Jory (Haute-Garonne) ;

Le baron *de la Laurencie*, à faire des additions au moulin qu'il possède dans la commune de Lapouyade (Gironde) ;

Les sieurs *Crassier* et compagnie, à établir dans le canal de Calais une prise d'eau destinée à l'alimentation de leur usine, sise à Saint-Pierre-lez-Calais (Pas-de-Calais) ;

L'association syndicale des propriétaires intéressés de l'île de

Rousset, à établir un canal d'arrosage et de colmatage et à dériver de la Durance le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal, commune de Rousset (Hautes-Alpes);

Les sieurs *Pernoud* (*Claude*) et *Pernoud* (*Philippe*), héritiers de feu *Pernoud* (*François*), à maintenir jusqu'au 7 janvier 1903 la prise d'eau établie sur le ruisseau des Usses pour alimenter leurs usines sises sur la rive droite du dit ruisseau (Haute-Savoie).

(N° 339)

[25 juillet 1873.]

Construction de ponts à Paris. — Fixation de la part de dépense à la charge de l'Etat.

1° Il sera procédé à la construction sur la Seine, à Paris, de deux ponts dits *ponts du boulevard Saint-Germain.*

2° La part de dépense à la charge de l'État, évaluée à 1.390.000 fr., sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

(N° 340)

[8 août 1873.]

Prise d'eau. — Retrait d'autorisation.

Les décrets des 18 juin 1864 et 17 décembre 1868 autorisant les sieurs *Mineur* frères à pratiquer une prise d'eau industrielle dans le canal de Bourbourg sur le territoire de la commune de Capelle (Nord) sont rapportés.

(N° 341)

[8 août 1873.]

Règlement d'usine.

Règlement : 1° d'une batteuse à grains, 2° d'une scie circulaire

pour débiter le bois, 3° d'une tournerie à bois, que le sieur *Verdier* (*Jean-Pierre*) est autorisé à établir dans la commune de Mazères (Hautes-Pyrénées).

(N° 342)

[8 août 1873.]

Chemin de fer de Givors à la Voulte aux abords de Givors et de Condrieu. — Détermination du tracé.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863, approuvant la convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 1er mai de la même année;

Vu la dite convention, et notamment l'article 3 de cette convention, aux termes duquel la concession du chemin de fer de Givors à la Voulte est accordée, à titre éventuel, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu le décret du 1er décembre 1868 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Givors à la Voulte et concède définitivement le dit chemin à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et notamment l'article 1 de ce décret, lequel article est ainsi conçu :

« Le chemin de fer partira de Givors et se soudera à la Voulte « sur l'embranchement de Privas à Livron, en suivant la vallée du « Rhône et passant par ou près Condrieu, Ferrières, Tournon et « Saint-Péray.

« Le tracé du chemin aux abords des localités désignées au « paragraphe ci-dessus sera déterminé par décret rendu en Con- « seil d'État; »

Vu les avant-projets comparatifs présentés par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour le tracé de la ligne de Givors à la Voulte aux abords de Givors, l'un par la rive droite, l'autre par la rive gauche du Rhône;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ces avant-projets dans

---

(*) V. *Ann.* 1869, p. 328.

les départements du Rhône et de l'Isère, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, des 18 et 3 janvier 1872 ;

Vu l'avant-projet présenté en dernier lieu, à la date du 15 mai 1873, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le tracé de la ligne de Givors à la Voulte aux abords de Givors;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 31 août 1871, 24 juin 1872 et 9 juin 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Le tracé du chemin de fer de Givors à la Voulte, aux abords de Givors et de Condrieu, est déterminé comme il suit :

Le chemin de fer se détachera de la ligne de Lyon à Saint-Étienne en aval de Grigny, se raccordera avec l'embranchement de Givors à Chasse près du pont de Garou, passera à l'ouest de la ville de Givors, en franchissant au moyen d'un viaduc les voies de la gare actuelle, et arrivera sur le bord du Rhône, près du hameau de la Tour.

A Condrieu, le chemin de fer passera entre le bourg et le faubourg du Port, en longeant sur la gauche la route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire, jusqu'aux abords du ruisseau de Vernon, où il sera reporté sur le côté droit de la route.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 343)

[8 août 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu l'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1873 ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 29 juillet 1873;

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1873 (première et deuxième section), un crédit de 1.480.362f,38.

Cette somme de 1.480.362f,38 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

1re SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

			fr. c.
Chapitre	xi.	Routes et ponts.	53.946,52
——	xii.	Navigation intérieure. — Rivières.	56.351,84
——	xiii.	Navigation intérieure. — Canaux.	1.169,13
——	xiv.	Ports maritimes, phares et fanaux.	37.844,89

2e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

——	xxx.	Lacunes des routes nationales.	10.000,00
——	xxxi.	Rectification des routes nationales.	29.000,00
——	xxxiv.	Construction de ponts.	4.250,00
——	xxxv.	Amélioration des rivières.	20.800,00
——	xxxvi.	Établissement de canaux de navigation. . .	16.000,00
——	xxxvii.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	1.000,00
——	xliii.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	1.250.000,00
		Ensemble, comme ci-dessus. .	1.480.362,38

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1873.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (TRAVAUX ORDINAIRES).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS.	
Ardennes. . . .	Réparation d'ouvrages d'art sur la route nationale n° 77 et construction de trottoirs dans le faubourg du Fond-de-Givonne, à Sedan. . . .	fr. c. 3.500,00
Doubs.	Construction d'un égout sous la route nationale n° 12, dans la traverse du faubourg de France, à Belfort.	10.000,00
Finistère. . . .	Élargissement du pont de Steir, dans la traverse de Quimper (route nationale n° 165).	500,00
Gironde.	Entretien et amélioration de la route nationale n° 10, entre le pont de Bordeaux et le cours de Rouzic.	10.900,00
Lot-et-Garonne.	Rescindement de la maison *Castagné*, située le long de la route nationale n° 127, dans la traverse d'Agen.	666,67
Marne.	Construction d'une chaussée pavée dans la rue Jean-Noël, à Epernay, route nationale n° 51. .	4.800,00
Sarthe.	Établissement de trottoirs le long de la route nationale n° 159, dans la traverse de Sablé. . .	2.796,51
Seine-et-Oise. .	Construction d'un égout dans la traverse d'Argenteuil (route nationale n° 14).	16.000,00
	Amélioration de la route nationale n° 12, aux abords de la ville de Houdan.	500,00
Tarn.	Construction de trottoirs dans la traverse de Gaillac (route nationale n° 122).	3.783,34
Vaucluse. . . .	Construction d'un aqueduc sous la route nationale n° 7, à Mondragon.	500,00
	Total du chapitre XI.	53.946,52
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Allier.	Entretien des perrés de la rive droite de l'Allier, en amont du village de Vermillière.	780,00
Ardèche.	Entretien du barrage de Ternay.	5.400,00
	Réparation des avaries causées à la digue de Beauchastel par les crues du Rhône en 1872. .	1.105,57
Dordogne. . . .	Réparation du barrage de Massoulié, sur la rivière d'Isle.	1.500,00
Drôme.	Réparation de la digue de Donzère.	89,72
Gers.	Travaux de defense de la commune de l'Isle-de-Noé contre les inondations.	6.584,49
Gironde.	Construction des cales de Cambès et de Port-Neuf.	950,00
Landes.	Travaux destinés à protéger la forêt communale de Saint-Paul contre les empiétements de l'Adour.	1.000,00
Pas-de-Calais. .	Travaux de curage de la Scarpe.	4.936,46
Pyrénées. (Basses-)	Construction d'un trottoir en encorbellement sur le quai de la rive gauche de la Nive, vis-à-vis la maison *Labat*, à Bayonne.	3.000,00
	A reporter.	25.346,24

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	25.345,21
Tarn-et-Garonne.	Travaux de défense des rives de la Garonne, à l'Illon.	7.000,00
	Travaux de défense de la rive gauche de la Garonne, à Bressures, commune de Saint-Loup.	215,20
	Travaux de réparation du barrage de la Mothe-Saliens, sur le Tarn.	650,00
Yonne.	Entretien du pertuis de Coulanges, sur l'Yonne.	150,00
	Construction d'un pont-pertuis sur l'Yonne, à Merry-sur-Yonne.	22.960,40
	Total du chapitre XII.	56.351,84
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Nord.	Entretien de ponts sur la Sambre.	884,13
Pas-de-Calais. .	Réparation des dommages causés au chemin de halage de la Haute-Deule.	265,00
	Entretien de la digue de halage du canal de Neuffossé, dans la commune d'Arques, ...	20,00
	Total du chapitre XIII.	1.169,13
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Gironde.	Entretien des ports de la Maréchale, de Saint-Christoly, de Richard, de Bourg, de Blaye et de Macau.	2.319,89
	Réparation de la chaussée du quai de la Paludate, à Bordeaux.	5.500,00
Hérault.	Entretien des ports de Bouzigues, de Marseillan, de Mèze et de Balaruc.	2.925,00
Morbihan. . . .	Travaux de prolongement de la cale du port de Port-Louis.	1.000,00
Pas-de-Calais. .	Portion de traitement de l'agent chargé du service des tirages à la mer, dans le port de Calais.	600,00
	Construction d'un perré de défense au pied de la falaise sud du port de Portel.	1.000,00
	Élargissement du quai nord du bassin à flot du port de Calais et translation des chantiers de construction sur la rive gauche du bassin des Chasses.	20.000,00
Seine-Inférieure.	Entretien des chaussées longeant les quais du port de Dieppe.	4.500,00
	Total du chapitre XIV.	37.844,89
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXX.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Savoie (Haute-).	Construction de la route nationale n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.	10.000,00
	CHAPITRE XXXI.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Alpes-Maritimes.	Rectification de la route nationale n° 85, entre Grasse et Cagnes.	9.000,00
	A reporter.	9.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	9.000,00
Loiret.	Rectification de la route nationale n° 7, aux abords et dans la traverse de Montargis.	20.000,00
	Total du chapitre XXXI.	29.000.00
	CHAPITRE XXXIV. CONSTRUCTION DE PONTS.	
Allier.	Établissement d'un pont sur le Cher, à Urçay.	4.250 00
	CHAPITRE XXXV. AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Gironde.	Construction du port de Langoiran, sur la Garonne.	10.000,00
	Travaux de dragages à exécuter dans la passe de Langon, sur la Garonne.	2.800,00
Meurthe-et-Moselle.	Construction de deux ponts sur la Moselle, à Dieulouard.	8 000,00
	Total du chapitre XXXV.	20.800,00
	CHAPITRE XXXVI. ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Saône-et-Loire.	Construction de la rigole navigable de l'Arroux.	16 000,00
	CHAPITRE XXXVII. TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Manche.	Construction d'un deuxième bassin à flot au port de Granville.	1.000.00
	CHAPITRE XLIII. TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Ariége, Aveyron et Lozère.	Construction des chemins de fer de Foix à Tarascon et de Mende à Séverac et Marvejols.	1.250.000,00

RÉCAPITULATION.

1re SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.

CHAP. XI.	Routes et ponts.	53.946,52
CHAP. XII.	Navigation intérieure.— Rivières.	56.351,84
CHAP. XIII.	Navigation intérieure.— Canaux.	1.169,13
CHAP. XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	37.844,89
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales.	10.000,00
CHAP. XXXI.	Rectification des routes nationales.	29.000,00
CHAP. XXXIV.	Construction de ponts.	4.250,00
CHAP. XXXV.	Amélioration de rivières.	20.800,00
CHAP. XXXVI.	Établissement de canaux de navigation.	16.000,00
CHAP. XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	1.000,00
CHAP. XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	1.250.000,00
	Total général.	1.480.362,38

Vu pour être annexé au décret en date du 8 août 1873, enregistré sous le n° 817.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. DESEILLIGNY.

(N° 344)

[14 septembre 1873.]

Chemins de fer. — Tarifs pour le transport des céréales. — Autorisation de relever ces tarifs avant l'expiration du délai légal.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. Les compagnies de chemins de fer qui abaisseront leurs tarifs pour le transport des blés, farines de froment et de seigle, riz, sarrasins et seigles, avant le 1er octobre 1873, auront la faculté de les relever dans la limite du maximum autorisé par les cahiers des charges, sans attendre l'expiration du délai légal d'une année.

Toutefois, la durée des tarifs ainsi abaissés ne pourra être inférieure à trois mois, à dater du 1er octobre.

2. Les compagnies ne seront astreintes à aucune formalité d'affichage préalable pour l'application des taxes réduites, mais elles devront prévenir le public par des affiches huit jours d'avance. lorsqu'elles voudront les relever après le délai ci-dessus fixé.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 345)

[27 septembre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau

de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 22 janvier, 25 juin, 2 et 23 juillet 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

	francs.
Projet de construction d'un mur de clôture à la gare de la Part-Dieu, présenté le 18 avril 1873, avec détail estimatif montant à..	51.500
Projet de modification et d'agrandissement de la gare d'Ambérieu, en vue de l'ouverture du chemin de fer département de Villebois, présenté le 21 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	247.000

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'établissement d'un service de marchandises à la station de Chandieu-Toussieux, présenté le 9 juin 1873, avec détail estimatif montant à	24.000
Projet d'agrandissement de la station de Rives, présenté le 9 juin 1873, avec détail estimatif montant à.	175.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'agrandissement de la gare de Chasse, présenté le 20 février 1873, avec détail estimatif montant à.	2.275.000

LIGNE DE GRENOBLE A FRANCIN.

Projet d'agrandissement des voies de la gare de Goncelin, présenté le 9 mai 1873, avec détail estimatif montant à.	12.000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement d'une batterie de plaques tournantes et de nouvelles voies à la gare de Lunel, présenté le 21 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	155.000
Ensemble.	2.939.500

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de la dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. L'approbation du projet d'agrandissement de la gare de Chasse (ligne de Lyon à Avignon) est subordonnée aux conditions suivantes :

1° Les rampes qui donnent accès au pont dit *Raymond*, au nord de la gare de Chasse, seront adoucies ;

2° La largeur du chemin latéral, à gauche, qui part du pont Raymond, sera portée à 7 mètres, fossés compris. Les eaux de la fontaine située à l'est de ce chemin seront conduites directement sur le terrain de la compagnie ;

3° Le chemin latéral, à droite, situé au delà de la gare et qui part du pont dit *pont du Château*, sera rendu praticable pour les voitures ;

4° La déviation du chemin de Chasse à Flévieu, entre la route départementale et la gare de Chasse, sera rendue insubmersible ;

5° Les projets de détail des chemins à dévier ou à améliorer seront préalablement soumis à l'approbation de l'administration avant l'exécution des travaux ;

6° Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 346)

[30 septembre 1873.]

Travaux d'amélioration de la route nationale n° 5, d'Alger à Constantine.—Fonds de concours. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le récépissé n° 2, en date du 9 août 1873, constatant le versement, à titre de fonds de concours, dans la caisse du trésor public, d'une somme de 5.500 francs, représentant, pour 1873, la part contributive de la commune d'Hussein-Dey, département d'Alger, dans les dépenses des travaux à exécuter pour améliorer la route nationale n° 5, d'Alger à Constantine, dans la traverse d'Hussein-Dey ;

Vu la lettre du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1873, un crédit supplémentaire de 5.500 francs, pour les dépenses des travaux à exécuter pour améliorer la route nationale n° 5, d'Alger à Constantine, dans la traverse d'Hussein-Dey.

Le chapitre XII du budget est augmenté de pareille somme de 5.500 francs.

2. Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert au moyen des ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 347)

[10 octobre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 3 et 17 mai, 10 et 14 juin et 26 juillet 1873;

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

	francs.
LIGNE DE PARIS A AUTEUIL.	
Projets d'élargissement des ouvrages d'art du chemin de fer de Paris à Auteuil, présentés les 27 août 1870 et 23 janvier 1873, avec détail estimatif montant à.	2,167.000
LIGNE DE PARIS A ROUEN.	
Projet d'établissement d'une voie de garage (côté montant) à la gare de Vernon, présenté le 14 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	25.500
Projet de construction, à la gare de Rouen (rive gauche), d'un nouveau hangar destiné aux liquides, présenté le 15 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	171.000
LIGNE DE PARIS A RENNES.	
Projet d'élargissement du viaduc de la Sarthe et de nouveaux	
A reporter.	2,363,500

	francs.
Report.	2.363.500
aménagements dans la gare du Mans, présenté le 3 janvier 1872, avec détail estimatif réglé à.	803.000

LIGNE DE PARIS A CHERBOURG.

Projet de pose de la deuxième voie entre la gare de Caen et la bifurcation de la ligne de Caen à Laval, présenté le 8 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	100.000
Ensemble.	3.266.500

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 124 millions de francs énoncés à l'article 5 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie.

2. Est rapportée la disposition de l'arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 30 août 1871, qui autorise l'imputation au compte complémentaire de premier établissement d'une dépense de 1.935.000 francs à faire pour l'élargissement de plusieurs des ouvrages d'art du chemin d'Auteuil.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 348)

[18 octobre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à 7 millions de francs pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 5-25 juin, 5-25 juillet et 5-25 août derniers, de nouvelles sommes montant ensemble à 600.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 7 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 11 octobre 1873,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 600.000 francs, applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 349)

[18 octobre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau da la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis des conseils des ponts et chaussées, du 20 novembre 1872, des 30 avril, 11 et 28 mai, 4, 11, 18 et 25 juin, et 2 juillet 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL.

	fr. c.
Projet de transformation en ateliers et magasins de l'ancien gazomètre de la Chapelle, présenté le 17 septembre 1872, avec détail estimatif montant à.	31.600,00
A reporter.	31.600,00

fr. c.

Report. 31.600,00

Projet d'établissement d'une deuxième voie entre l'atelier des bâches et celui des voitures à la même gare, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à. 18.592,00

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY.

Projet d'établissement de douze postes sémaphoriques, présenté le 21 février 1873, avec détail estimatif montant à. 28.000,00

LIGNES DE CREIL A AMIENS ET DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de deux jonctions de voies aux abords de la gare de Creil, présenté le 21 février 1873, avec détail estimatif montant à. . . 7.840,00

LIGNE DE CREIL A AMIENS.

Projet d'agrandissement de la salle de bagages et de construction d'un petit bâtiment à l'usage de la lampisterie et de la consigne à la gare d'Ailly-sur-Noye, présenté le 25 février 1873, avec détail estimatif montant à. 3.360,00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'agrandissement des dortoirs des conducteurs et graisseurs à la gare de Tergnier, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à. 14.560,00

LIGNE DE SOISSONS A LA FRONTIÈRE BELGE.

Projet d'agrandissement du dortoir des conducteurs et graisseurs et de construction d'un logement pour deux cantonniers à la gare de Laon, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à. 7.188,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de pose d'un candélabre et d'établissement d'un pavage à la gare d'Amiens, présenté le 26 février 1873, avec détail estimatif montant à. 4.256,00

Projet de prolongement d'une voie transversale et d'établissement de cinq nouvelles plaques tournantes dans l'avant-gare de Boulogne, présenté le 30 janvier 1873, avec détail estimatif montant à. 17.360,00

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de remplacement d'une plaque de 3m,40 par une plaque de 4m,20, d'allongement du pont à bascule et d'élargissement du quai à bestiaux, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à. 2,210.00

A reporter. 134.976,00

	fr. c.
Report.	134.976,00
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la station de Rœux, présenté le 15 févrer 1873, avec détail estimatif montant à.	1.680,00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

Projet d'agrandissement de la station de Lourches, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	44.800,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de construction d'une maison à deux logements près du viaduc de Saint-Bénin, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	5.600,00
Projet de construction des bâtiments définitifs de la gare d'Hautmont, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	76.160,00
Projet de construction d'une maison à quatre logements d'ouvriers à la gare de Maubeuge, présenté le 9 décembre 1872, avec détail estimatif montant à.	9.856,00
Projet de raccordement des quatre premiers garages de droite à la gare de Maubeuge, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	13.440,00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'établissement d'un nouveau réservoir à la station de Lillers, présenté le 20 février 1873, avec détail estimatif montant à.	12.320,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises de la station de Watten, présenté le 25 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	19.606,50

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet d'établissement d'un empierrement dans la gare de Caffiers, présenté le 18 février 1873, avec détail estimatif montant à.	1.568,00
Ensemble.	320.006,50

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 60 millions de francs énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 350)

[18 octobre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu l'avis de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer de l'Est, en date du 10 mars 1873;

Vu l'arrêté ministériel du 3 juin 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les dépenses suivantes faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, savoir:

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

	francs.
Entresolement d'un hangar à la gare de la Villette, 63,06 p. 100 de la dépense.	6.313,09
Achèvement d'une écurie pour soixante-quatre chevaux à la même gare, 63,06 p. 100 de la dépense.	5.295,26
Construction d'un quai spécial pour la manutention du pétrole à la gare de Pantin, 63,06 p. 100 de la dépense.	18.537,81
Agrandissement du hangar à marchandises et construction d'une voie de garage à la gare de Nanteuil.	30.152,81
Achèvement de la gare établie à Épernay, sur l'emplacement du port aux bois, pour les marchandises encombrantes.	9.209,16

LIGNE DE FROUARD A FORBACH.

Achèvement d'une halle à marchandises à la gare de Marbache. .	584,27

LIGNE DE STRASBOURG A BALE.

Achèvement d'une halle à marchandises à la gare de Fegersheim.	1.610,45
Ensemble.	71.702,85

Les dites dépenses, montant à la somme de 71.702f,83, seront imputées sur les 40 millions de francs énoncés à l'article 10 de la

convention susmentionnée comme maximum de dépenses à autoriser dans le délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 351)

[18 octobre 1873.]

Approbation des traités passés entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et deux sociétés de chemins de fer d'intérêt local, pour l'exploitation des lignes de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic, et de Nancy à Vézelise.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu les traités passés, 1° le 11 avril 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la société des chemins de la Lorraine, pour l'exploitation du chemin d'intérêt local de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic ; 2° le 27 juin 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la société du chemin d'intérêt local de Nancy à Vézelise, pour l'exploitation du dit chemin ;

Vu la délibération du conseil général de Meurthe-et-Moselle, en date du 25 avril 1873 ;

Vu les lois et décrets relatifs aux chemins de fer de l'Est, ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu les décrets du 26 juillet 1868, portant déclaration d'utilité publique des chemins de fer de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic, et de Nancy à Vézelise ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les traités passés, 1° le 11 avril 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la société des chemins de fer de la Lorraine, pour l'exploitation du chemin d'intérêt local de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic ; 2° le 27 juin 1872, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est

(N° 354)

[28 octobre 1873.]

Transport au budget du ministère de l'agriculture et du commerce d'une somme de 42.009f,72, comprise dans les crédits alloués au budget du ministère des travaux publics pour l'exercice 1873 à titre de fonds de concours.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 20 décembre 1872, portant fixation du budget général des recettes et dépenses de l'exercice 1873, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour le dit exercice;

Vu le décret du 8 août 1873, qui a reporté à l'exercice 1873, chapitre x de la première section du budget du ministère des travaux publics (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*), une somme de 31.009f,72, restant disponible sur le chapitre correspondant de l'exercice 1872;

Vu également les décrets des 11 juin et 18 octobre 1873, qui ont ouvert au ministre des travaux publics, chapitre x du budget ordinaire de 1873, un crédit de 55.000 francs à titre de fonds de concours versés par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy;

Considérant que la somme ci-dessus de 31.009f,72 est destinée aux travaux de grosses réparations de l'établissement thermal ci-dessus désigné; qu'il en est de même d'une somme de 11 000 francs à prélever sur le crédit de 55.000 francs ouvert par les décrets des 11 juin et 18 octobre 1873; que ces travaux s'exécutent sous l'autorité du ministre de l'agriculture et du commerce, qui doit par là même ordonnancer directement le payement des sommes qui y sont affectées; qu'il y a lieu dès lors de transporter au budget du ministère de l'agriculture et du commerce, chapitre xi (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*) les deux sommes de 31.009f,72 et 11.000 francs ci-dessus, soit en total 42.009f,72.

Décrète :

Art. 1er. Les crédits ouverts au ministre des travaux publics, pour l'exercice 1873, au chapitre x de la première section du

budget du ministère des travaux publics (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*), par la loi du 20 décembre 1872 et par les décrets des 11 juin, 8 août et 18 octobre 1873, et montant ensemble à 116.009f,72, sont réduits d'une somme de 42,009f,72.

Cette somme est transportée au budget du ministère de l'agriculture et du commerce, exercice 1873, chapitre XI (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État, subvention aux établissements particuliers d'eaux minérales*), et ajoutée au crédit de 228.600 francs déjà inscrit à ce chapitre, lequel est ainsi porté à 270.609f,72.

2. Les ministres des travaux publics, de l'agriculture et du commerce et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 355)

[6 novembre 1873.]

Règlement pour les écoles d'arts et métiers.

Le Président de la République française,

Vu les décrets, ordonnances et règlements relatifs à l'organisation des écoles d'arts et métiers, et spécialement le décret du 30 décembre 1865;

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce,

Décrète :

TITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. Les écoles d'arts et métiers de Châlons-sur-Marne, d'Angers et d'Aix ont pour objet de former, pour les industries correspondant à l'emploi du fer et du bois, des chefs d'atelier et des ouvriers exercés dans la pratique éclairée des arts spécialement utiles à ces industries.

Elles sont placées sous l'autorité du ministre de l'agriculture et du commerce et sous la surveillance du préfet du département dans lequel chacune d'elles est établie.

chef-lieu de chaque département, un examen préalable. Les épreuves écrites seront identiques pour les trois écoles et auront lieu dans les mêmes conditions de temps. Les candidats ne sont admis au concours définitif que si le résultat de cet examen leur est favorable, et conformément à l'avis exprimé par le jury.

13. Le jury spécial est composé, sous la présidence du préfet ou du secrétaire général du département, délégué :

D'un ingénieur en chef ou ordinaire des ponts et chaussées ou des mines ;

D'un professeur de mathématiques ;

D'un professeur de dessin ;

D'un professeur de grammaire ;

Et de deux des principaux industriels du département dans les genres d'industrie enseignés dans les écoles.

Les membres du jury sont désignés par le préfet.

Le jury est assisté d'un médecin désigné également par le préfet et ayant mission de vérifier si le candidat est d'une bonne constitution.

14. Le jury se réunit au jour fixé par un arrêté ministériel pour les trois écoles.

Il dresse pour chaque candidat un procès-verbal détaillé d'examen, auquel il annexe les exercices d'écriture et de calcul, le dessin et la pièce faits en sa présence par le candidat, et il exprime au procès-verbal même un avis motivé pour ou contre l'admission du candidat au concours définitif.

15. Après la clôture des opérations de chaque jury départemental, les procès-verbaux d'examen sont remis au préfet et adressés au ministre, qui, sur le vu de ces procès-verbaux, arrête, pour chaque région correspondant à chacune des trois écoles, la liste des candidats admis au concours définitif.

16. Une commission spéciale pour chaque région est nommée par le ministre pour faire subir aux candidats l'examen définitif.

Cet examen est purement oral. Les épreuves écrites et manuelles de l'examen préparatoire sont remises à la commission qui en tient compte dans le classement définitif des candidats.

17. La commission se transporte successivement dans les villes fixées par le ministre comme siége d'examen et aux époques préalablement annoncées par la voie du *Journal officiel*.

Les candidats admis au concours définitif sont prévenus par lettres individuelles de l'époque et du lieu de l'examen.

18. D'après le résultat de l'examen général subi par chaque

candidat et réuni aux épreuves écrites et manuelles produites par lui dans l'examen préparatoire, chaque commission dresse un état définitif de classement des candidats, et, sur le vu de cet état, le ministre arrête la liste des élèves admis à chacune des trois écoles.

19. Les élèves admis doivent être rendus à l'école le 15 octobre.

Tout élève qui ne sera pas rendu à l'époque ci-dessus sera considéré comme démissionnaire, sauf les cas d'excuse légitime, qui seront soumis à l'appréciation du ministre.

20. Le ministre détermine les livres et objets d'étude dont les élèves doivent être munis à leur entrée.

TITRE III.

DE L'ENSEIGNEMENT DANS LES ÉCOLES D'ARTS ET MÉTIERS.

21. La durée des études dans les écoles d'arts et métiers est de trois ans.

Aucun élève ne peut faire une quatrième année que dans le cas de maladie ayant entraîné une suspension de travail de plus de six semaines, ou d'une absence d'égale durée pour un motif légitime.

22. L'enseignement donné dans les écoles est théorique et pratique.

23. L'enseignement théorique comprend l'arithmétique, la géométrie élémentaire, l'algèbre élémentaire, la trigonométrie rectiligne, la géométrie descriptive, la mécanique, la cinématique, la physique, la chimie, le dessin, la géographie, la comptabilité et la grammaire.

Il est fait, en outre, aux élèves des cours d'enseignement religieux.

Le programme des cours pour chaque année d'études est arrêté par le ministre, sur l'avis de commissions nommées conformément à l'article 46 ci-dessous.

24. L'enseignement pratique correspondant aux industries qui emploient le fer et le bois se donne dans quatre ateliers spéciaux, savoir :

Modèles et menuiserie,

Fonderie,

Forges,

Ajustage.

Les élèves sont répartis, pendant la durée de leurs études, entre ces quatre ateliers, d'après les règles qui sont déterminées par le règlement des écoles.

25. Il ne sera admis dans les ateliers aucun ouvrier du dehors sans l'autorisation expresse et spéciale du ministre.

26. Le produit du travail exécuté dans les ateliers appartient à l'État.

TITRE IV.

DU PERSONNEL DES ÉCOLES.

27. Les écoles sont administrées, sous l'autorité du ministre et sous la surveillance du préfet du département, par un directeur, avec le concours d'un conseil dont la composition sera ci-après indiquée.

Le directeur est nommé par le ministre.

Un comité de patronage est, en outre, institué près de chaque école. Les membres de ce comité sont nommés par le ministre.

28. L'autorité du directeur s'étend sur toutes les parties du service; il assure l'exécution des règlements et des décisions du ministre et le maintien de l'ordre et de la discipline.

Il correspond directement avec le ministre et avec le préfet; il leur rend compte immédiatement de toutes les circonstances de nature à troubler l'ordre et à compromettre la marche régulière de l'école.

29. Un aumônier est attaché à chacune des trois écoles, à l'effet de donner aux élèves l'enseignement moral et religieux.

Cet aumônier est nommé par le ministre, sur la désignation de l'évêque diocésain.

Dans le cas où l'école aurait un certain nombre d'élèves appartenant à une religion autre que la religion catholique, les mesures seraient prises pour que ces élèves pussent recevoir l'enseignement d'un pasteur ou d'un ministre de leur religion.

30. Un fonctionnaire ayant le titre d'ingénieur est chargé, sous l'autorité du directeur, de diriger l'enseignement théorique et pratique dans chaque école et d'assurer l'observation du programme des cours.

L'ingénieur seconde le directeur dans toutes les parties du service; il le supplée ou le remplace en cas d'absence, de maladie ou de tout autre empêchement.

31. Le personnel de l'enseignement dans chaque école se compose, avec l'ingénieur :

D'un professeur de mécanique;

De deux professeurs de mathématiques, un pour chacune des deux premières années d'étude;

D'un professeur de physique et de chimie;

De professeurs de dessin, un par division;

De répétiteurs pour les différents cours enseignés dans l'école;

D'un professeur de grammaire et d'un maître de comptabilité industrielle pour l'ensemble des trois divisions;

D'un chef pour chacun des quatre ateliers organisés dans l'école et du nombre de sous-chefs jugés nécessaire au service de chacun de ces ateliers.

32. Les fonctionnaires de l'enseignement sont nommés par le ministre; toutefois, les ingénieurs, professeurs et chefs d'atelier ne sont nommés qu'après avoir subi l'épreuve d'un concours dont le ministre arrête les conditions et le programme.

33. Sont attachés à l'école :

Un agent comptable remplissant les fonctions de caissier et chargé de l'achat et de la conservation du matériel et du mobilier, lequel est tenu de fournir un cautionnement;

Un économe chargé de l'approvisionnement des matières destinées au casernement, à l'habillement et à l'alimentation des élèves;

Un secrétaire de la direction;

Un adjudant chef et des adjudants chargés de veiller au maintien de l'ordre et de la discipline;

Et, en outre, des employés d'administration et des agents subalternes en nombre suffisant pour les besoins du service.

34. L'agent comptable, l'économe, le secrétaire de la direction, l'adjudant chef et les adjudants sont nommés par le ministre.

Le minstre peut déléguer au directeur la nomination des employés d'administration et des agents subalternes; mais, dans tous les cas, il règle leur nombre et leur traitement.

35. Deux médecins, dont un chirurgien, s'il est possible, sont attachés à chaque école; ils sont nommés par le ministre, sur la proposition du directeur.

36. Un règlement arrêté par le ministre détermine, dans leurs détails, la classification hiérarchique, les attributions et les devoirs des divers fonctionnaires et employés des écoles.

37. Les traitements des fonctionnaires et employés des écoles sont réglés conformément au tableau annexé au présent décret.

TITRE V.

DES CONSEILS DES ÉCOLES D'ARTS ET MÉTIERS.

38. Le conseil placé près du directeur de chaque école, pour l'assister dans l'administration, se compose :

Du directeur, président;

De l'ingénieur;

Des professeurs et des chefs d'atelier.

Le directeur désigne celui des membres qui remplira les fonctions de secrétaire.

Lorsque le préfet du département assiste aux réunions du conseil de l'école, la présidence lui appartient.

39. Le conseil de l'école prépare et étudie les mesures qui concernent la direction et l'amélioration de l'enseignement, soit théorique, soit pratique.

Il donne son avis sur le projet de budget préparé par le directeur de l'école, ainsi que sur les dépenses éventuelles et imprévues dont la nécessité se révèle en cours d'exercice.

Il délibère également sur les comptes de gestion, tant en deniers qu'en matières présentées par l'agent comptable.

Il donne son avis sur les projets de travaux à exécuter par les élèves dans les ateliers, sur les projets de marchés préparés par l'agent comptable ou par l'économe pour les approvisionnements de l'école, ainsi que sur toutes les affaires qui lui sont déférées en vertu du présent décret ou que le directeur renvoie à son examen.

Enfin, il délègue tous les mois un de ses membres pour faire partie du conseil d'ordre dont il sera parlé ci-après.

40. Le conseil de l'école se réunit sur la convocation du directeur, qui fixe l'ordre du jour des séances.

Les délibérations du conseil sont soumises à l'approbation du ministre.

41. A la fin de chaque année, le conseil de l'école, sur le vu du résultat des examens généraux passés par les élèves, arrête la liste de classement des élèves de chaque division et propose les prix à décerner.

Il indique les élèves qui, par la faiblesse de leurs notes ou par leur mauvaise conduite, doivent être exclus de l'école.

42. Un conseil d'ordre est institué dans chaque école pour prononcer sur les questions d'urgence concernant la discipline et les infractions au règlement intérieur de l'école commises par les élèves ; il avertit ou réprimande les élèves signalés pour leur dissipation ou la faiblesse de leurs notes.

43. Le conseil d'ordre se compose :

Du directeur de l'école, président;

De l'ingénieur,

Du chef adjudant,

Et du membre du conseil de l'école délégué, chaque mois, conformément à l'article 39 ci-dessus.

En cas d'absence du membre délégué, ce membre peut être remplacé par un autre membre que désigne le directeur.

44. Les punitions qui peuvent être infligées aux élèves, sont :

La consigne ou retenue,

La salle de police,

La prison,

Et le renvoi.

Le règlement intérieur détermine les divers degrés et les conditions accessoires d'application des trois premières punitions.

Dans les cas graves, le conseil d'ordre peut ordonner l'exclusion d'un élève; il en est référé immédiatement par le directeur au ministre, qui statue définitivement. Le préfet en est aussi immédiatement averti.

Indépendamment des peines disciplinaires ci-dessus, le ministre pourra supprimer temporairement tout ou partie de la bourse ou de la fraction de bourse accordée à l'élève.

45. A la fin de chaque semestre, le directeur établit pour chaque élève un bulletin résumant les notes relatives à son travail, à ses progrès et à sa conduite.

Les bulletins de notes ainsi établis, sont adressés aux parents ou aux correspondants des élèves.

Un relevé sommaire de ces bulletins est adressé au ministre, avec mention spéciale pour les élèves boursiers.

46. Lorsque le besoin en est reconnu, le ministre institue des commissions spéciales, dont il désigne les membres, à l'effet de reviser les programmes de l'enseignement soit théorique, soit pratique.

47. Un inspecteur général, nommé par le ministre, est chargé de donner son avis sur toutes les mesures concernant soit l'enseignement, soit l'administration des écoles d'arts et métiers et le personnel qui y est affecté.

Cet inspecteur fait, une fois au moins chaque année, une tournée dans chaque école; il inspecte toutes les parties du service, se fait rendre compte du travail et de la conduite de chaque élève et adresse au ministre un rapport détaillé sur les résultats de son inspection.

TITRE VI.

DISPOSITIONS FINALES.

48. Les legs et donations faits aux écoles d'arts et métiers continueront de recevoir leur destination aux conditions fixées par les ordonnances et décrets qui en ont autorisé l'acceptation.

49. Toutes les mesures relatives au régime intérieur et à la discipline des écoles sont concertées entre le préfet du département et le directeur, et soumises par le préfet à l'approbation du ministre.

Des rapports trimestriels sont adressés au préfet par le directeur sur la marche de l'école et transmis par le préfet au ministre avec ses observations et son avis.

50. Des arrêtés du ministre règlent toutes les mesures de détail nécessaires à l'exécution du présent règlement, notamment en ce qui concerne la comptabilité de l'école soit en deniers, soit en matières, les livres et registres à tenir par l'agent comptable, la reddition des comptes et le mode de justification des payements et des recettes.

51. Est abrogé le décret du 30 décembre 1865, portant règlement pour les écoles d'arts et métiers,

52. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

ANNEXE AU DÉCRET DU 6 NOVEMBRE 1873.

État des traitements des fonctionnaires et employés des écoles d'arts et métiers.

		francs.
Directeurs.	de	6.000 à 7.000
Ingénieurs.	de	4.500 à 5.000
Aumôniers.	de	1.800 à 2.500
Professeurs.	de	2.400 à 3.600
Maîtres.	de	1.800 à 2.400
Chefs d'atelier.	de	3.000 à 4.000
Sous-chefs d'atelier.	de	2.200 à 2.800
Maîtres de musique.	de	800 à 1.200
Agents comptables.	de	2.500 à 3.200
Économes.	de	2.000 à 2.800
Secrétaires de la direction.	de	2.000 à 2.800
Adjudants chefs.	de	2.000 à 3.000
Adjudants.	de	1.000 à 1.500
Employés d'administration.	de	1.600 à 2.000
Maîtres tailleurs.	de	1.400 à 2.000
Maîtresses lingères.	de	1.000 à 1.500
Agents inférieurs.	de	600 à 1.400

(N° 356)

[10 novembre 1873.]

Modification du décret du 14 janvier 1865, en ce qui touche les cours d'eau situés dans le département de la Haute-Savoie sur lesquels la pêche est affermée au profit de l'Etat.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 14 janvier 1865 (*), qui a fixé les parties de fleuves, rivières et canaux navigables ou flottables en trains, comprises dans les départements des Alpes-Maritimes, de la Savoie et de la Haute-Savoie, sur lesquelles la pêche est affermée au profit de l'État, conformément aux dispositions des articles 1, 2 et 3 de la loi du 15 avril 1829 ;

Vu les propositions des ingénieurs, tendant à la révision du décret précité en ce qui touche les cours d'eau situés dans le département de la Haute-Savoie ;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle a été soumis le projet de révision du classement, ensemble le procès-verbal de la commission d'enquête du 14 avril 1873 ;

Vu les nouvelles propositions présentées à la suite de l'enquête ;

Vu les avis du conseil général des pont et chaussées, des 10 février 1870, 3 février et 16 juin 1873 ;

Vu la lettre du ministre des finances, du 25 août 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. A l'avenir, la pêche ne sera plus exercée au profit de l'État, dans le département de la Haute-Savoie, que sur les fleuves, rivières et portions de fleuves et de rivières désignés par le tableau ci-dessous :

(*) *Annales*, 1865, p. 121.

RIVIÈRES ou parties de rivières et canaux.	GENRE DE NAVIGATION.	
	Flottables en trains,	Navigables par bateaux.
Lac d'Annecy. .	. . . .	Dans toute son étendue.
Arve.	Depuis le confluent du Bonnant jusqu'à la frontière de la Suisse.	Pas de navigation par bateaux.
Fier.	. . . .	Navigable par bateaux entre un point placé dans le prolongement de la tête ouest du premier tunnel de la route départementale n° 6 et son embouchure dans le Rhône.
Lac Léman (rive française).	. . . .	Navigable par bateaux dans toute l'étendue des eaux françaises.
Rhône.	Depuis la frontière de la Suisse jusqu'au hameau du Parc.	L'ordonnance du 10 juillet 1835 a déclaré le Rhône navigable à partir du hameau du Parc, dans la commune de Sorgier.
Thiou.	. . . .	Navigable par bateaux depuis le lac d'Annecy jusqu'au barrage de Sainte-Claire pour le Thiou, et le petit pont des Boucheries pour le Tassé ou Petit-Thiou.

2. Le décret du 14 janvier 1865 est rapporté dans celles de ses dispositions qui ne sont pas conformes au présent décret.

3. Sont formellement réservés les droits des fermiers de la pêche à la jouissance de leurs cantonnements, dans les portions de cours d'eau qui cessent de faire partie du domaine public.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 357)

[10 novembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.— Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance montant à 12 millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce ;

Vu les déclarations du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, les 10 mai et 5 juillet, 1er, 3 et 6 septembre derniers, de nouvelles sommes montant à 1.125.000 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 12 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 25 octobre 1873,

Décrète :

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873, chapitre XXXVII (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 1.125.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 358)

[10 novembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 1er août 1872, qui autorise le département de Meurthe-et-Moselle à faire à l'État une avance montant à 2.100.000 fr. pour les travaux de canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent;

Vu les déclarations du trésorier payeur général du département de Meurthe-et-Moselle, constatant qu'il a été versé au trésor, les 20 mars, 2-28 avril, 19-28 mai, 28 juin, 10-16 juillet, 14-20-26 août et 6-20 septembre derniers, de nouvelles sommes montant

à 463.450 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 2.100.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 25 octobre 1873,

Décrète:

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (chapitre XXXV : *Amélioration des rivières*), un crédit de 463.450 francs pour la canalisation de la Moselle entre Toul et Pont-Saint-Vincent.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de Meurthe-et-Moselle.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 359)

[11 novembre 1873.]

Fonds de concours versés au trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord pour la construction des chemins de fer d'Epinay à Luzarches et d'Arras à Etaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 22 mai 1869, qui autorise la compagnie du chemin de fer du Nord à faire à l'État une avance montant à 19 millions de francs pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, le 15 mai dernier, une nouvelle somme de 1.187.500 francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de 19 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 29 octobre 1873,

Décrète:

Art. 1er. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1873 (cha-

pitre XLIII : *Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1.187.500 francs, pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie du chemin de fer du Nord.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 360)

[11 novembre 1873.]

Approbation de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 23 novembre, 7 décembre 1872, 25 janvier, 15 février, 29 mars, 19 avril, 17, 24, 31 mai et 7 juin 1873;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr. c.
Projets de divers travaux à exécuter dans la gare de Bordeaux, présenté le 29 octobre 1872, avec détail estimatif montant à. . .	19.040,00
Projet de modification de l'aqueduc établi au point 191k,364, présenté le 10 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	1.568,00
Projet d'établissement d'un aqueduc-siphon dans la tranchée de Berriac, présenté le 25 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	4.928,00
Projet d'agrandissement de la station de Villedaigne, présenté le	
A reporter.	25.536,00

	fr. c.
Report.	25.536,00
8 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	149.632,00
Nouveau projet d'agrandissement de la gare de Nissau, présenté le 10 avril 1873, avec détail estimatif supplémentaire montant à.	164.476,95
Projet d'un fossé latéral entre Villeneuve et Vias, présenté le 25 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	4.144,00
Projet d'établissemeut de nouvelles voies à la gare de Cette, présenté le 6 juillet 1870, avec détail estimatif montant à.	221.760,00
Projet d'établissement d'un quai de transbordement pour les futailles vides à la gare de Cette, présenté le 18 avril 1873, avec détail estimatif montant à.	50.176,00

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet de pose de la deuxième voie entre Lamothe et Candos, présenté le 21 avril 1873, avec détail estimatif montant à. . . .	356.160,00
Projet d'établissement d'un quai et d'une halle à marchandises à la station de Lugos, présenté le 20 janvier 1873, avec détail estimatif montaut à.	9.072,00
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la gare de Buglose, présenté le 12 novembre 1872, avec détail estimatif montant à.	4.480,00

LIGNE DE LAMOTHE A ARCACHON.

Projet de modification des voies de la station de Gujan-Mestras, présenté le 26 août 1872, avec détail estimatif montant à. . . .	896,00

RÉSEAU.

Projet d'installation d'un poste télégraphique à deux directions dans neuf stations des lignes de Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Cette, présenté le 14 mars 1873, avec détail estimatif montant à.	4.956,69
Ensemble.	991.289,64

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les 30 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 361)

[26 novembre 1873.]

Nomination d'un ministre des travaux publics.

Le Président de la République française,
Décrète :

Art. 1er. M. le baron *de Larcy*, membre de l'Assemblée nationale, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Deseilligny*, nommé ministre de l'agriculture et du commerce.

2. Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 362)

[15 février 1872.]

Travaux publics. — Entrepreneurs. — Décompte. — Construction d'un hôtel de ville. — Adjudication des travaux de gros œuvre avec détermination de la dépense. — Ordre d'arrêter les travaux après dépense du chiffre prévu. — Demande d'indemnité. —(Sieur Bessay.) — *Les travaux de gros œuvre d'un hôtel de ville, évalués à une somme déterminée, ont été adjugés à un entrepreneur, qui s'est ensuite engagé par une nouvelle soumission à poursuivre la construction jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme. — La ville s'est réservé par une clause du cahier des charges, soit de faire continuer par l'adjudicataire, jusqu'à l'achèvement complet de l'édifice, tous les travaux portés au devis général, sans recourir à une nouvelle adjudication, soit de réduire le montant des travaux jusqu'à concurrence du quart du montant de l'adjudication, sans*

que l'entrepreneur pût réclamer aucune indemnité ; — l'ordre d'arrêter les travaux a été signifié à une époque où l'adjudicataire en avait exécuté pour une somme supérieure au montant de ses deux soumissions : — Décidé que, dans ces circonstances, la ville n'a pris aucun engagement de faire exécuter par l'entrepreneur la totalité des travaux de construction de l'édifice, ni même d'une certaine nature de travaux ; que, dès lors, le réclamant n'était pas fondé à demander une indemnité réglée sur l'importance des travaux restant encore à exécuter.

Vu la requête présentée par le sieur Bessay, entrepreneur de travaux publics à Roanne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 12 novembre 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a porté règlement des travaux par lui exécutés comme adjudicataire de la construction de l'hôtel de ville: ce faisant, et attendu que le dit arrêté a fixé à 304.034 francs la somme qui lui est due en vertu du décompte, au lieu de 453.330 francs qu'il réclame; lui allouer cette dernière somme, avec intérêts de droit et dépens ;

Vu le mémoire en défense et recours incident, présenté par la ville de Roanne, concluant à ce qu'il plaise au Conseil confirmer l'arrêté du conseil de préfecture, en tant qu'il règle de décompte de l'entrepreneur conformément au rapport d'expertise, le réformer en tant qu'il ordonne, contrairement au mode d'adjudication sur séries de prix et au cahier des charges générales, un complément d'expertise, pour rechercher l'état des travaux adjugés à Bessay et restant à faire, bien que la valeur des travaux déjà exécutés dépasse la somme de 300.000 francs, montant de ses deux soumissions ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur ;

Vu les arrêtés du conseil de préfecture de la Loire, du 21 février 1868 et du 12 novembre 1869 ;

Vu le procès-verbal d'adjudication du 12 décembre 1854 et la soumission supplémentaire du 28 août 1866 ;

Vu le cahier des charges générales, les séries de prix et les conditions particulières à chaque nature de travail ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII :

Sur le pourvoi formé par le sieur Bessay:

En ce qui touche les différences de métrage et l'application des prix prévus à la série :

Considérant que l'entrepreneur n'apporte aucune preuve à l'appui de ses allégations ; qu'il se réfère simplement aux mémoires pro-

duits par lui lors du règlement de compte; que ces mémoires ont été soumis aux experts qui ont constaté sur les lieux, en présence des parties et en vertu de leurs conventions, la nature et les quantités de chaque sorte d'ouvrage et qu'il y a lieu de s'arrêter aux évaluations sur lesquelles ils se sont mis d'accord, sans procéder à une vérification nouvelle ;

Sur les articles dont le prix n'est pas fixé en chiffre à la série :

En ce qui touche les fournitures de métaux, zinc et plomb :

Considérant qu'il résulte du bordereau que le prix de ces métaux doit être réglé sur le cours, sauf une bonification de 10 p. 100 pour tous faux frais, transports et bénéfices, et moyennant une remise de 3 francs pour 100 kilogrammes de plomb; qu'on ne doit donc pas considérer ces fournitures comme en dehors des prévisions de la série, puisque le prix en est déterminé d'une manière aussi certaine que s'il avait été fixé d'avance ; qu'il n'y a donc pas lieu de les excepter du rabais de 2 p. 100 sur le montant de l'adjudication ;

En ce qui touche les ouvrages non prévus de la série :

Considérant que les experts déclarent qu'ils ont observé les prescriptions de l'article 31 du cahier des charges générales, aux termes duquel le prix des ouvrages non prévus à la série doit être réglé par analogie et diminué du rabais de l'adjudication ;

Sur le recours incident formé par la ville de Roanne :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du cahier des charges générales, les travaux de gros œuvre ont été seuls mis en adjudication le 12 décembre 1864, et qu'ils étaient évalués à 250,000 fr. ; — qu'aux termes de l'article 29, la ville se réservait, soit de faire continuer par l'adjudicataire, jusqu'à l'achèvement complet de l'hôtel de ville, tous les travaux portés au devis général, sans recourir à une nouvelle adjudication, soit de réduire l'ensemble des travaux jusqu'à concurrence du quart du montant de l'adjudication, sans que l'entrepreneur pût réclamer aucune indemnité ;

Considérant que, par une nouvelle soumission, en date du 23 août 1866, le sieur Bessay, précédemment déclaré adjudicataire des travaux de gros œuvre, s'est engagé à poursuivre la construction de l'édifice, conformément au premier devis supplémentaire, jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme de 50.000 francs ; qu'il résulte du décompte établi en suite de l'ordre d'arrêter les travaux, signifié le 24 mars 1867, qu'à cette époque l'adjudicataire en avait exécuté pour une somme de plus de 300.000 francs, montant de ses deux soumissions ;

Considérant que l'adjudication a été faite sur série de prix et que l'entreprise ne constitue point un marché à forfait; que la ville n'a pris aucun engagement de faire exécuter, par le sieur Bessay, la totalité des travaux de construction de l'édifice, ni même d'une certaine nature de travaux, puisque, aux termes de l'article 28 du cahier des charges générales, l'adjudicataire était tenu de se conformer aux changements et modifications que l'architecte, dûment autorisé, jugerait convenable d'apporter au projet mis en adjudication ;

Considérant que la ville, en donnant l'ordre d'arrêter les travaux dont le prix avait atteint le montant prévu des deux soumissions, n'a fait qu'user de son droit, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a regardé l'entrepreneur comme fondé à réclamer une indemnité, dont le montant serait réglé sur l'importance des travaux compris dans les deux devis estimatif et supplémentaire restant encore à exécuter;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que si le maire de la ville de Roanne a fait signifier à Bessay, le 12 octobre 1867, qu'il tenait à sa disposition la somme de 304.435f,62, sauf déduction des à-compte payés, il ne justifie pas avoir libéré la ville par des offres suivies de consignation, dans le sens de l'article 1257 du Code civil, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué à Bessay les intérêts du jour de sa demande ;

Art. 1er. Les réclamations du sieur Bessay contre le décompte établi par les experts sont rejetées.

2. La demande de dommages-intérêts, à raison de l'arrêt des travaux, formée par le sieur Bessay, est rejetée.

3. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Loire, en date du 12 novembre 1869, est réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret.

4. Le surplus des conclusions de la ville de Roanne est rejeté.

5. Le sieur Bessay est condamné aux dépens.

(N° 363)

[6 mars 1872.]

Cours d'eau. — Dommages. — Compétence administrative ou judiciaire. — Compagnie concessionnaire de canaux à charge de dessé-

chement de marais. — Travaux d'arrosage dans l'intérêt privé de la compagnie. — Prairies submergées. — Demande d'indemnité. — Conflit négatif. — Procédure. — Conseil d'État. — Dépens. — Une compagnie concessionnaire de canaux à charge de desséchement de marais a, — par l'établissement de barrages sur des fossés d'écoulement, pour l'irrigation de terrains qui lui appartiennent ou qui ont été cédés par elle, — submergé les prairies d'un propriétaire qui, à raison du préjudice qu'il a éprouvé, réclame une indemnité: — le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur cette demande. — (Sieur Lagorce.) — (*Les ouvrages qui ont causé le dommage ont été faits, non pas dans l'intérêt du desséchement des marais concédés par l'Etat, mais dans l'intérêt privé de la compagnie, et constituent, non pas des travaux publics dans le sens de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais des travaux privés exécutés sur un ouvrage public; — on objecterait vainement, pour soutenir qu'il s'agit de travaux publics, que l'administration peut, en vertu des pouvoirs de police qu'elle tient de l'article 27 de la loi du 16 septembre 1807, ordonner la suppression ou la modification de ces ouvrages, au cas où ils compromettraient l'œuvre du desséchement: — il ne résulte pas de cette règle que la juridiction administrative soit compétente pour statuer sur les difficultés d'intérêt privé, que l'existence de ces ouvrages peut faire naître entre la compagnie et les tiers*) (*). — *D'où il suit que, le conseil de préfecture s'étant avec raison déclaré incompétent pour statuer sur*

(*) Voir les arrêts des 17 février et 25 août 1865 (canal de Carpentras), *Annales*, 1865, p. 454 et 484.

Nous relevons, dans l'avis du ministre des travaux publics, les passages suivants :

« ... Les marais de Beaucaire, appartenant jadis à l'État, ont été concédés à la compagnie des canaux de Beaucaire, à charge de desséchement, aux termes d'un traité en date du 27 floréal an IX.

« La compagnie a opéré le desséchement des terrains dont il s'agit, puis elle paraît les avoir cédés en partie à des particuliers au nombre desquels se trouvent le sieur Lagorce ou ses auteurs.

« Pour faire le desséchement, la compagnie a établi : 1° une rigole de ceinture qui isole les marais et les protége contre les eaux qui pourraient leur arriver de l'extérieur; 2° un grand fossé d'écoulement pratiqué au milieu des marais et destiné à égoutter dans le contre-canal toute la zone comprise dans le périmètre. La rigole de ceinture, qui peut recevoir l'eau du canal de Beaucaire, fait en même temps l'office de rigole d'arrosage, et distribue, dans l'intérieur des marais, au moyen d'une série de canaux secondaires, les eaux prises au canal; ces canaux secondaires se croisent à niveau avec le grand fossé d'écoulement, et ce dernier, fermé à chaque point de croisement pendant les

la contestation, il y a lieu, pour vider le conflit négatif qui résulte de cette déclaration et d'un jugement d'incompétence antérieurement émané d'un tribunal, — d'annuler ce dernier jugement. — Est condamnée à supporter la moitié des dépens une partie qui, bien qu'ayant obtenu gain de cause devant le Conseil d'État (en

---

arrosages, ne peut pas toujours évacuer les eaux qu'il a reçues et qui se répandent alors sur les propriétés voisines.

« La propriété du sieur Lagorce..., traversée par le grand fossé d'écoulement, souffrirait de cet état de choses et serait à certaines époques submergée par les eaux sorties du dit fossé. Ce propriétaire s'est, en conséquence, adressé au tribunal civil de Nîmes à l'effet de faire condamner la compagnie à lui payer des dommages-intérêts, en raison du préjudice allégué par lui. Mais ce tribunal, par un jugement du 23 juin 1869, se fondant sur ce que les travaux signalés comme étant la cause du dommage auraient le caractère de travaux publics, s'est déclaré incompétent.

« ... Le conseil général des ponts et chaussées, auquel j'ai soumis la question... ne considère pas comme des travaux publics les ouvrages établis par la compagnie des canaux de Beaucaire dans le grand fossé d'écoulement, dans son interêt particulier. Il admet bien qu'il appartient au conseil de préfecture de réprimer, comme pour les objets de grande voirie, toutes les entreprises qui seraient de nature à créer un obstacle au libre écoulement des eaux du grand fossé, lequel a le caractère de cours d'eau public; mais il ne lui paraît pas résulter de là que la juridiction administrative soit compétente pour statuer sur les demandes en indemnité pour dommages, formée par des tiers, à raison de ces entreprises, contre leurs auteurs...

« J'adopte complétement cet avis.... D'une part, il paraît certain que les dommages allégués par le demandeur sont causés par des ouvrages exécutés par la compagnie, uniquement dans son intérêt particulier, pour l'arrosage de terrains à elle appartenant, ou cédés par elle, lesquels travaux conséquemment ne sauraient avoir le caractère de travaux publics. Le tribunal de Nîmes a, il est vrai, considéré ces ouvrages comme faisant corps avec ceux établis pour le desséchement des marais, conformément aux conditions imposées par le gouvernement à la compagnie, et qui ont assurément ce caractère. Mais cette assimilation ne me paraît pas fondée. D'abord l'État n'a imposé à la compagnie que l'obligation de *dessécher* les marais; ensuite, si l'intérêt public est attaché aux travaux de desséchement qui ont un but de salubrité, il ne l'est pas directement à des travaux qui, comme ceux d'arrosage, n'ont pour but que l'amélioration de propriétés particulières. Le conseil de préfecture n'a donc pas à statuer sur une question de dommages résultant, non de l'exécution des travaux de desséchement exécutés par la compagnie, mais des retenues d'irrigation établies par celle-ci.

« Si, d'un autre côté, ces retenues mettent effectivement obstacle à l'évacuation des eaux du grand fossé d'écoulement et compromettent ainsi l'œuvre de desséchement, question que je n'ai pas à examiner ici, la juridiction administrative pourra sans doute, en vertu du droit de police de l'administration en matière de grande voirie, et en vertu du traité de l'an IX, faire disparaître ou modifier ces ouvrages, mais il ne suit pas de là, comme l'a fait observer le conseil des ponts et chaussées, qu'elle ait à intervenir dans le règlement des difficultés, toutes d'intérêt privé, que leur existence peut susciter entre

soulevant l'incompétence de la juridiction administrative), a d'abord, devant le tribunal civil, opposé à tort l'incompétence de l'autorité judiciaire (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Lagorce, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 4 février 1870, par lequel le conseil de préfecture du Gard s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande d'indemnité qu'il avait formée entre la compagnie du canal de Beaucaire, à raison de dommages que les travaux de ladite compagnie auraient causés à ses propriétés;

Ce faisant, attendu que le requérant est propriétaire de terres,

---

la compagnie qui les a établies et des tiers; compétent pour réprimer des contraventions à la police de la grande voirie, le conseil de préfecture ne l'est plus pour examiner les demandes en dommages-intérêts dirigées par des particuliers, à raison de ces contraventions, contre ceux qui les ont commises. Ces différends doivent être vidés devant la juridiction civile.

« Par ces diverses considérations, je conclus au rejet de la demande principale du sieur Lagorce, mais j'estime, en même temps, que ses conclusions subsidiaires, à fin de règlement de juges, doivent être accueillies... »

Depuis la loi du 24 mai 1872 qui a rétali le tribunal des conflits, c'est à cette juridiction qu'il devrait appartenir, en pareil cas, de vider la question de compétence. Le Conseil d'État, s'il était saisi comme juge d'appel, déclarerait seulement que le conseil de préfecture a bien ou mal jugé : dans la première hypothèse, les parties devraient se pourvoir devant la nouvelle juridiction chargée de statuer sur le conflit négatif en résultant. Que si le conseil d'État annulait l'arrêté, la double déclaration d'incompétence cesserait par cela même et il n'y aurait plus de conflit négatif.

(*) Cette décision, qui paraît en opposition avec les termes de l'article 130 du Code de procédure civile, est fondée sur les motifs qui ont dicté cette disposition. A ce point de vue, on peut se demander si la partie qui, dans l'espèce, obtient gain de cause sur la question de compétence portée devant le Conseil d'État, n'aurait pas dû être condamnée à supporter la totalité des dépens, puisque c'est elle qui, à l'origine, par sa résistance mal fondée devant le tribunal civil saisi le premier, a occasionné l'incident de compétence : le demandeur qui n'a soutenu la compétence du conseil de préfecture qu'après un jugement d'incompétence du tribunal, rendu sur les conclusions de son adversaire, n'a fait que suivre la voie qui lui était indiquée par celui-ci et par une décision judiciaire : il n'a aucune faute à se reprocher, — si ce n'est peut-être de n'avoir pas appelé de la première décision; — le défenseur, au contraire, qui, après avoir conclu à l'incompétence du tribunal, a ensuite opposé celle de la juridiction administrative, nous paraît mériter peu d'intérêt et pourrait être considéré, eu égard à ses premières conclusions, comme ayant perdu son procès. Voir un arrêt du 15 avril 1868 (Ville de Paris), *Annales*, 1869, p. 157. Dans une situation semblable, les dépens ont été compensés. Généralement, en matière de conflits négatifs, l'usage est de mettre les dépens à la charge de la partie qui succombera en fin de cause. Voir un arrêt du 10 juillet 1869 (Gayardon), *Annales*, 1870, p. 1017.

(Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot).

en nature de prairies, connues sous le nom de Palunette de Fourques, et comprises dans le périmètre des marais concédés par l'État, le 27 floréal an IX, à la compagnie du canal de Beaucaire, à charge de desséchement; que la compagnie a établi une rigole de ceinture qui entoure les terrains concédés, les protége contre les eaux qui pourraient leur arriver de l'extérieur, et recueille ces eaux, qu'elle déverse, par un grand fossé, dit fossé d'écoulement, dans le contre-canal de Beaucaire; mais que la compagnie fait également remplir à la rigole de ceinture l'office de rigole d'arrosage, et distribue dans l'intérieur des terres à elle appartenant, au moyen de canaux secondaires, les eaux prises au canal; que ces canaux secondaires coupent à niveau le grand fossé d'écoulement, et que la compagnie, lors des arrosages, établit, à chaque point de croisement, des barrages ou retenues sur le grand fossé; que ces retenues empêchent l'évacuation des eaux dans le contre-canal, et que ces eaux se répandent, notamment sur les prairies du requérant, riveraines du grand fossé d'écoulement et submergent ces prairies; que ces retenues, étant établies sur un ouvrage public destiné au desséchement des marais, et mettant obstacle à l'écoulement des eaux du fossé, présentent le caractère de travaux publics, et non de travaux privés; que, dès lors, la juridiction administrative est compétente pour statuer sur le dommage résultant de l'exécution desdits travaux; dire que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a méconnu la compétence qu'il tenait de l'article 4, § 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII, et renvoyer le requérant devant le dit conseil, pour être statué ce qu'il appartiendra; subsidiairement, et pour le cas où le Conseil d'État estimerait que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, vider le conflit négatif qui résulterait de l'arrêté du conseil de préfecture, et d'un jugement, du 23 juin 1869, par lequel le tribunal civil de Nimes se serait déclaré également incompétent pour connaître de la même demande, et déterminer la juridiction compétente pour en connaître; condamner en tous cas la compagnie aux dépens;

Vu la réclamation du sieur Lagorce devant le conseil de préfecture, ensemble l'exploit introductif d'instance devant le tribunal civil;

Vu le jugement du tribunal de Nimes, du 23 juin 1869;

Vu l'ordonnance de soit communiqué, rendue par le président de la section du contentieux le 24 mai 1870 (signifiée, à la compagnie du canal de Beaucaire, qui n'a pas produit d'observations en défense dans les délais du règlement), ensemble les visas de l'ar-

rêté du conseil de préfecture, et les qualités du jugement du tribunal civil, desquels il résulte que la compagnie a soulevé l'exception d'incompétence, successivement devant les deux juridictions;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant à ce que l'arrêté du conseil de préfecture soit maintenu, et à ce que le jugement du tribunal de Nîmes soit déclaré non avenu, en tant que le dit tribunal s'est déclaré, par ce jugement, incompétent pour statuer sur la demande en indemnité du sieur Lagorce;

Vu (avis du conseil général des ponts et chaussées, du préfet et des ingénieurs);

Vu la loi des 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire, et celle des 7-11 septembre 1790, additionnelle à la première;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu la loi du 16 septembre 1807, article 27;

Considérant que les dommages, que le sieur Lagorce prétend avoir été causés à sa propriété par la compagnie du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes, et à raison desquels il réclame une indemnité, proviennent de travaux exécutés par la compagnie sur le grand fossé d'écoulement, non pas dans l'intérêt du desséchement des marais concédés par l'État, mais dans l'intérêt privé de ladite compagnie, pour l'arrosage de terrains à elle appartenant ou cédés par elle; que ces ouvrages constituent donc, non pas des travaux publics, dans le sens de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais des travaux privés, exécutés sur un ouvrage public; que, si l'administration peut, en vertu des pouvoirs de police qu'elle tient de l'article 27 de la loi du 16 septembre 1807, ordonner la suppression ou la modification de ces ouvrages, au cas où ils compromettraient l'œuvre du desséchement, il ne s'ensuit pas que la juridiction administrative soit compétente pour statuer sur les difficultés, toutes d'intérêt privé, que l'existence de ces ouvrages peut faire naître entre la compagnie et les tiers, difficultés qui sont essentiellement du domaine de l'autorité judiciaire, qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du sieur Lagorce;

Mais considérant que par le jugement ci-dessus visé du 23 juin 1869, le tribunal civil de Nîmes s'est déclaré également incompétent pour prononcer sur la même demande dirigée contre la compagnie du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes; que dudit jugement et de l'arrêté précité du conseil de préfecture résulte un conflit négatif, dont le sieur Lagorce est fondé à demander le règlement;

Art. 1er. Le jugement du tribunal civil de Nîmes, en date du

23 juin 1869, est considéré comme non avenu, dans la disposition par laquelle il s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande en dommages-intérêts formée par le sieur Lagorce contre la compagnie du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes.

2. La compagnie du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes supportera la moitié des dépens faits par le sieur Lagorce.

(N° 364)

[6 mars 1872.]

Expropriation. — Rétrocession. — Parcelle non utilisée pour le travail en vue duquel elle a été expropriée. — Destination autre que celle prévue par l'ordonnance déclarative de l'utilité publique. — Excès de pouvoirs. — L'exécution d'un travail d'utilité publique (élargissement d'une rue et d'une place dans une ville) a laissé sans emploi une parcelle de terrain expropriée en vue de ce travail : — l'ancien propriétaire peut en réclamer la rétrocession en vertu de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, alors même que des délibérations postérieures du conseil municipal approuvées par le préfet, auraient donné à cette parcelle une autre destination d'utilité publique (dans l'espèce, établissement d'une horloge et de latrines). (Les constructions projetées ne rentrent pas dans les travaux de voirie autorisés par l'ordonnance qui a déclaré l'utilité publique) (*).

(*) La rétrocession, disait la ville de Montpellier, pourrait être demandée si la parcelle expropriée n'était pas employée par l'administration à des travaux d'utilité publique. Mais alors qu'elle est consacrée à cette destination, il n'est pas nécessaire, pour exclure le droit de rétrocession que les travaux, effectués aient été spécialement prévus dans le décret déclaratif d'utilité publique, et l'administration est juge souveraine de la destination d'utilité publique à donner aux parcelles expropriées. Elle ajoutait, en invoquant l'autorité de Dalloz (Jur. gén., v° *Travaux publics*, n° 742) que si la préemption pouvait avoir lieu dans ce cas, cela ne servirait à rien au propriétaire, puisque, à peine rentré en possession de son terrain, il pourrait en être exproprié de nouveau pour l'exécution des travaux projetés. (V. en ce sens, Delalleau, Rendu et Jousselin, n° 1140; de Peyronny et Delamarre, n°s 728-739; Dafry de la Monnoye, p. 453, et un arrêt de la cour d'Agen, du 10 décembre 1866, rapporté dans Sirey, 1867, 1, p. 261.) Enfin la ville s'appuyait sur un arrêt du Conseil d'État, du 16 août 1832 (p. 464, Tielman de Schenk) où se trouve énoncé ce principe « que l'État, en acquérant pour cause d'utilité publique, obtient, comme l'obtiendrait un acquéreur privé, la plénitude des droits de

— (Demoiselle Jaumes.) — *Dans ces circonstances, si l'administration qui a jusque-là gardé le silence reconnaît dans l'instruction devant le Conseil d'Etat que le terrain dont la rétrocession est réclamée n'a pas reçu la destination en vue de laquelle il avait été exproprié, il y a lieu de donner acte à l'ancien propriétaire de cette déclaration* (*).

Vu la requête présentée pour la demoiselle Jaumes, tendant à ce qu'il plaise annuler, pour excès de pouvoir: 1° un arrêté du 20 août 1864, par lequel le préfet de l'Hérault a approuvé l'établissement d'une horloge et de latrines publiques sur une parcelle de terrain joignant la rue Herberie à Montpellier dont la requérante damandait la rétrocession; 2° la décision du ministre de l'intérieur résultant du silence par lui gardé sur la demande de la requérante tendant à faire annuler l'arrêté précité et déclarer que la parcelle litigieuse n'avait pas été employée au travail d'utilité publique en vue duquel elle avait été expropriée ;

Ce faisant, attendu que, d'après l'ordonnance royale du 6 juin 1847, qui avait déclaré d'utilité publique l'élargissement de la rue Herberie dans la partie qui longeait la propriété Jaumes et d'après le plan y annexé, une partie seulement de cette propriété devait être réunie à la voie publique; que, dès lors, la requérante est fondée à réclamer la remise de la partie restée en dehors de l'alignement, nonobstant la prétention émise par la ville, postérieurement à sa réclamation, d'affecter ce terrain à des constructions

---

propriété, et reste seul juge de l'exécution des plans d'utilité publique, comme des modifications qu'ils peuvent recevoir. » — On remarquera que ce dernier arrêt est antérieur à la loi du 22 juillet 1833 sur l'expropriation qui la première a introduit dans la législation le droit de rétrocession en faveur des expropriés. Il n'est pas douteux que le propriétaire réintégré partiellement dans sa propriété pourra être exproprié de nouveau, mais du moins ce sera avec la garantie de l'observation des formalités prescrites par la loi, et bien souvent une commune, devant la nécessité de poursuivre une nouvelle expropriation par les voies légales, renoncera à des travaux qui ne seraient pas d'une utilité incontestable. La doctrine de l'arrêt rapporté au texte semble donc conforme à l'esprit de la loi : en même temps qu'elle est favorable à la propriété privée, elle protége l'expropriant, que ce soit une commune ou l'État, contre des entraînements dispendieux.

(*) Cette déclaration préalable est nécessaire, d'après la jurisprudence conforme du Conseil d'État et de la Cour de cassation, pour que l'autorité judiciaire puisse reconnaître le droit du particulier à la rétrocession. Voir un arrêt du 11 décembre 1871 (Ancelle), *Annales*, 1873, p. 216 et consulter les *Conférences* de M. Aucoc, t. II, n°s 816-819 et 832.

(Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

qui ne se rattachent pas aux travaux prévus par l'ordonnance précité ; dire que ces constructions ne rentrent pas dans ceux en vue desquels a eu lieu l'expropriation, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour faire fixer le prix de la rétrocession et condamner la ville de Montpellier aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Montpellier tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que l'administration municipale avait toujours eu l'intention d'établir sur la parcelle acquise des consorts Jaumes restée en dehors de l'alignement de la voie publique une horloge et des latrines publiques, dépendances indispensables des halles, et que ces ouvrages se rattachaient à ceux en vue desquels l'expropriation avait été prononcée ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, tendant à ce qu'il soit statué conformément aux conclusions du pourvoi, attendu que l'administration ne pouvait paralyser le droit de rétrocession réservé au propriétaire en employant le terrain dont la remise était demandée à des travaux qui ne se rattachaient pas à ceux qui étaient prévus dans l'ordonnance qui avait prononcé l'expropriation et dans des actes qui avaient préparé cette décision ;

Vu l'ordonnance royale du 6 juin 1847 portant modification du plan général d'alignement de la ville de Montpellier et déclaration d'utilité publique de l'agrandissement de la rue Herberie au moyen de l'occupation des maisons y désignées, parmi lesquelles est comprise la maison Jaumes, sous le n° 9, ensemble le plan des lieux ;

Vu la délibération, du 10 juillet 1863, par laquelle le conseil municipal de Montpellier déclare que la parcelle de terrain provenant de la démolition de la maison Jaumes sera affectée à l'établissement d'une horloge, laquelle, de tout temps, dans la pensée de l'administration et du conseil, a été considérée comme le complément nécessaire et l'accessoire indispensable de l'établissement de nouvelles halles ;

Vu la délibération, du 23 mai 1864, par laquelle le conseil municipal approuve les plans et devis d'une horloge et de latrines publiques sur le terrain provenant de la démolition de la maison Jaumes ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 ;

Vu le décret du 2 novembre 1864 ;

Considérant qu'aux termes de l'ordonnance royale, ci-dessus visée, du 6 juin 1847, en vertu de laquelle a été expropriée la maison des consorts Jaumes, le seul travail dont l'utilité publique

était déclarée était l'élargissement d'une partie de la place et de la rue Herberie, conformément au plan y annexé; qu'il n'est pas contesté que l'exécution de ce plan a laissé en dehors de l'alignement une partie du terrain sur lequel était établie cette maison; que vainement, pour refuser à la demoiselle Jaumes la remise de la parcelle restée sans emploi, la ville de Montpellier lui oppose les délibérations ci-dessus visées, des 10 juillet 1863 et 23 mai 1864, par lesquelles le conseil municipal, postérieurement à la demande de la requérante, a voté l'établissement d'une horloge et de latrines publiques sur cette parcelle;

Qu'en effet, ces constructions ne rentrent pas dans les travaux de voirie autorisés par l'ordonnance du 6 juin 1847;

Considérant que, sur le pourvoi formé par la demoiselle Jaumes en vertu de l'article 7 du décret du 2 novembre 1864, le ministre de l'intérieur a déclaré qu'il reconnaissait que le terrain dont la demoiselle Jaumes demande la rétrocession n'avait pas reçu la destination en vue de laquelle il avait été exproprié et qu'il y a lieu de donner à la requérante acte de cette déclaration;

Art. 1er. Il est donné acte à la demoiselle Jaumes de la déclaration faite par le ministre de l'intérieur, que le terrain dont elle demande la rétrocession n'a pas été utilisé pour le travail en vue duquel il avait été exproprié; en conséquence, l'arrêté du préfet du département de l'Hérault, en date du 20 août 1864, est annulé.

2. La ville de Montpellier supportera les frais de timbre et d'enregistrement auxquels a donné lieu le présent pourvoi.

(N° 365)

[6 mars 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Construction de routes. — Ouvrages faits en bétons agglomérés. — Prix de la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique. — Demande en supplément de prix. — Clause spéciale du cahier des charges. — (Sieur Coignet.) — *Un entrepreneur demande l'augmentation du prix qui a été porté à son décompte pour des ouvrages qu'il a été autorisé à construire en béton aggloméré au lieu de maçonnerie de meulière: — Rejet par le motif que le prix appliqué à ces ouvrages, et qui est celui de la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique, a été alloué en vertu d'une clause expresse du cahier des charges qui avait prévu cette substitution.*

Vu la requête présentée pour le sieur Coignet, agissant au nom et comme administrateur de la société centrale des bétons agglomérés, tendant à faire annuler un arrêté du 9 juin précédent, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, statuant sur les réclamations qu'il avait élevées contre le décompte des travaux effectués par la société précitée sur la route nationale, n° 19, la route départementale, n° 59, et le chemin vicinal de grande communication, n° 29, a rejeté la demande par laquelle il sollicitait une augmentation de 37.152f,01 sur les sommes portées au décompte pour prix des ouvrages construits en bétons agglomérés ;

Ce faisant : attendu que l'article 69 du cahier des charges de l'entreprise prévoyait la substitution du béton aggloméré aux maçonneries en mortier de ciment ; qu'en fait ladite substitution a eu lieu, et qu'ainsi c'était le prix de la maçonnerie de ciment qui aurait dû être payé à l'entrepreneur ; que néanmoins, il ne lui a été alloué pour les travaux faits en béton que le prix de la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique, et que pour repousser de ce chef tout supplément de prix, le conseil de préfecture s'est fondé à tort sur ce que l'article 69 précité du cahier des charges portait que l'entrepreneur pourrait être autorisé à substituer le béton aggloméré à la maçonnerie de meulière, mais sans qu'il puisse en résulter aucune augmentation des prix du mètre courant de galerie tels qu'ils étaient établis au détail estimatif ; qu'en effet, s'il est vrai que les prix portés au détail estimatif soient ceux de la maçonnerie en mortier de chaux, ce fait ne pouvait être que le résultat d'une erreur matérielle, et ne pouvait faire obstacle à ce que le mètre de maçonnerie en béton aggloméré fût payé au même prix que le mètre en maçonnerie de ciment, puisqu'il ressortait de l'ensemble des dispositions du marché que ces deux modes de construction étaient assimilés l'un à l'autre ; allouer en conséquence au requérant la somme de 37.152f,01, représentant la différence entre le prix porté au décompte pour les travaux en béton aggloméré et payés d'après le prix de la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique, et la somme due à l'entrepreneur en calculant le prix des dits travaux en béton d'après les prix de la maçonnerie en ciment ; lui allouer également les intérêts de ladite somme, et les intérêts des dits intérêts, et condamner l'administration aux dépens ;

Vu les observations en défense présentées par le département de la Seine, tendant au rejet, avec dépens, du pourvoi du sieur Coignet, attendu que l'article 69 du cahier des charges de l'entreprise portait expressément que dans le cas où l'entrepreneur serait au-

torisé à employer le béton aggloméré à la place du mortier de ciment, il recevrait le prix du mètre de galerie porté au détail estimatif, que ce prix était celui de la maçonnerie de chaux; que si l'entrepreneur ne s'était pas rendu compte de cette disposition, ce fait ne pouvait lui donner le droit de réclamer contre le règlement de son décompte fait en conformité des prescriptions de l'article 69 précité;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet de la réclamation par les motifs développés dans le mémoire en défense;

Vu la copie, reconnue par les parties sincère et véritable, de l'article 69 du cahier des charges de l'entreprise, le dit cahier des charges brûlé dans l'incendie du palais du Conseil d'État; ensemble la copie du bordereau des prix et du détail estimatif;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 69 du cahier des charges de l'entreprise soumissionnée par le sieur Coignet, « l'entrepreneur peut, sur sa demande, être autorisé à substituer le béton « aggloméré du système Coignet, dans la construction des égouts « et branchements, à la maçonnerie de meulière avec mortier de « ciment n° 1, si une décision spéciale de l'administration venait à « l'admettre, mais sans qu'il en puisse résulter aucune augmenta- « tion des prix du mètre courant de galerie, tels qu'ils sont établis « au détail estimatif; » que d'après les indications du détail estimatif, les prix dont s'agit sont ceux de la maçonnerie de meulière avec mortier de chaux hydraulique; et que, par suite, le décompte de l'entreprise a été établi en allouant à l'entrepreneur, pour la maçonnerie faite en béton aggloméré, le prix de la maçonnerie avec mortier de chaux;

Considérant que pour soutenir que les travaux en béton aggloméré devaient lui être payés comme ceux en maçonnerie avec mortier de ciment n° 1, le sieur Coignet allègue que la disposition précitée de l'article 69 du cahier des charges, ou tout au moins celle du détail estimatif, serait le résultat d'une erreur matérielle;

Mais considérant qu'il n'apporte aucune preuve à l'appui de son allégation; qu'il résulte, au contraire, tant des éléments de l'instruction que des termes mêmes des documents reprochés, que l'administration a entendu subordonner l'emploi du béton aggloméré à la double condition que cet emploi serait expressément autorisé, et que le prix serait réglé comme pour la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique. (Rejet; condamnation aux dépens.)

CIRCULAIRE.

(N° 366)

[12 novembre 1873.]

Police de la pêche fluviale. — Frais de prestation de serment. — Nouvelles instructions.

Monsieur le Préfet, des demandes de renseignements m'ont été adressées par plusieurs chefs de service au sujet des modifications que comporte, par suite des nouvelles dispositions législatives, le tarif adopté pour la fixation des frais de prestation de serment des agents préposés à la surveillance de la pêche.

Aux termes des circulaires des 6 février, 16 août et 21 novembre 1864, ces frais étaient réglés de la manière suivante :

	fr. c.
Timbre de la commission (*feuille simple*)	1,00
Timbre du registre de la feuille d'audience contenant l'acte de prestation de serment	0,50
Enregistrement de l'acte de prestation de serment, 3 francs en principal, et, avec le décime et demi	3,45
Timbre de la mention du serment au répertoire du greffe	0,20
	5,15

Dans le cas où la feuille de la commission n'avait pas été dédoublée, le droit exigible pour frais de timbre était de 1f,50 au lieu de 1 franc.

En résumé, les frais de prestation de serment ne pouvaient jamais excéder 5f,15 dans le premier cas, 5f,65 dans le second.

D'après les nouvelles instructions arrêtées de concert avec M. le ministre des finances, les frais dont il s'agit doivent, aux termes de la loi du 12 février 1872, être ainsi modifiés, double décime compris :

	fr. c.
1° Timbre de la commission (*feuille simple*)	1,20
2° Timbre du registre ou de la feuille d'audience contenant l'acte de prestation de serment.	0,60
3° Enregistrement de l'acte de prestation de serment, 4f,50 en principal (*loi du* 12 *février* 1872, *art.* 4), et, avec les deux décimes.	5,40
4° Timbre de la mention du serment au répertoire du greffe.	0,25
	7,45

Si la feuille de la commission n'a pas été dédoublée, le droit exigible devant être augmenté de 0f,60, l'ensemble des frais sera porté de 7f,45 à 8f,05.

Le droit d'enregistrement ne pourrait dépasser 5f,40 qu'autant que le traitement des agents excéderait 1.500 francs; mais, le traitement des agents préposés à la surveillance de la pêche n'étant jamais supérieur à ce chiffre, il ne saurait y avoir de doute à leur égard.

Des difficultés pourraient s'élever en ce qui concerne les agents des ponts et chaussées dont le traitement est supérieur au chiffre de 1.500 francs, et qui peuvent être chargés *accessoirement*, depuis la mise à exécution du décret du 29 avril 1862, de la surveillance de la pêche. Jusqu'à ce jour, les frais de serment prêté par ces agents à raison de ces fonctions nouvelles, pour lesquelles, d'ailleurs, ils ne reçoivent aucune compensation pécuniaire, ont été réglés d'après le tarif adopté pour les gardes-pêche spéciaux, et M. le ministre des finances a reconnu, d'accord avec mon département, qu'il n'y avait pas lieu de modifier cette règle, qui n'a jamais cessé d'être appliquée.

En outre des frais mentionnés plus haut, quelques greffiers persistent à réclamer des honoraires pour l'inscription de l'acte de prestation de serment au répertoire, pour la transcription sur leur registre de la commission délivrée aux agents et pour la rédaction de l'état de frais. Ces réclamations ne sont pas fondées. Aux termes de l'article 8 du décret du 24 mai 1854, les greffiers n'ont droit à aucun émolument « pour l'accomplissement des obligations qui leur sont imposées dans un intérêt public. » Il importe, du reste, de rappeler que, le détail des droits perçus pouvant être inscrit sur la commission qui est rendue aux agents, les greffiers n'ont pas à délivrer de quittance ou d'état séparé donnant lieu à un émolument quelconque. Je ne puis d'ailleurs que me référer à cet égard aux instructions contenues dans ma circulaire du 16 août 1864.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef chargés du service de la pêche.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
Signé A. P. Deseilligny.

Pour ampliation :
Le Conseiller d'État, Secrétaire général.

(N° 367)

PERSONNEL.

Octobre, Novembre et Décembre 1873; — Janvier 1874.

INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS ET PROMOTIONS.

Décret du 25 octobre 1873.

M. Jégou d'Herbeline, inspecteur général de 1re classe, est nommé directeur de l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Reynaud, admis à la retraite par limite d'âge.

Décrets des 11 et 18 novembre.

Sont nommés élèves-ingénieurs de 3e classe, les élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent :

Lagout (René-Auguste).
Callon (Charles-Georges).
Bourguin (Marie-Georges-Maxime).
Delzenne (Paul-Émile).
Sabouret (Charles-Hyacinthe-Victor).
Alvin (Henri-Julien-Alexandre).
Zurcher (Philippe-Élie-Frédéric).
Séjourné (Paul-Marie-Joseph).
Drouet (Jean-Louis).
Rabut (Charles).

Belley (Louis-Charles-Joseph).
Lechâtelier (Louis-Eugène).
Clavenad (Claude).
Barraud (Louis-François-Auguste).
Tourtay (Louis-Charles-Alexandre).
Robert (Jules-Pierre-Joseph).
Gotteland (Abel-Hector).
Laurent (Marie-Albert).
Jégou d'Herbeline (Paul-Marie).

Décret du 11 janvier 1874.

MM. Belgrand, Lalanne et Lefort, inspecteurs généraux de 2e classe, sont nommés inspecteurs généraux de 1re classe.

Décret du 11 janvier 1874.

MM. Schérer, Deslandes et Watier, ingénieurs en chef de 1re classe, sont nommés inspecteurs généraux de 2e classe.

Décret du 11 janvier 1874.

Sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe, les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Bert,
Vossier,
Sévène,
Doussot,
Richey,
Pugnière,
Saint-Yves,
Moffre,
Bellom (Joseph),
Viollet-Dubreil,
Daniel,
MM. Cabarrus,
Guyot (Ferdinand),
Descombes,
Antoine,
Cirodde (Alfred),
Grégoire,
Laterrade,
De la Tournerie,
Peloux,
De Quartery.

Arrêté du 12 janvier 1874.

Est porté à 8.000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Lonjon.
Harduin,
Gojard,
Deglaude,
Martin (Armand),
Marx (Léopold),
Compaing,
Tavernier,
Volmerange,
MM. Michelot,
Desnoyers,
Férand,
Ballon,
Quilliard,
Dureteste,
Marchal,
Rozat de Mandres.

Arrêté du 12 janvier 1874.

Sont élevés à la 1re classe les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. De la Barre Duparcq,
Collet-Meygret,
Decomble,
Botton
Gentil,
Baron,
Rousselle,
Lechalas,
Daguenet,

MM. Mangon,
Lamairesse,
Ruelle,
Dumoulin,
Labbé,
Vaissière,
Vaudrey,
Voisin,
Charpy.

Arrêté du 12 janvier 1874.

Sont élevés à la 1re classe, les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Fournié,
Vigan,
Taratte,
Renaudot,
Mengin,
Remise,
Cuvinot,
Fournier de Saint-Amant,
Dingler,
Brière,
Baumgartner,
Jourdan,
Demouy,
Alard (Cassiodore),

MM. Lucas,
Reynès,
Fontaine (Arthur),
Godot,
Deloche,
Chigot,
Henry (Ernest),
Mallez,
Holtz,
Lévy (Théodore),
Quinette de Rochemont,
Forestier,
Bidault,
Arnaud (Léon).

Arrêté du 12 janvier 1874.

Sont élevés à la 2e classe, les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. Guillain,
Picard (Alfred),
Agnellet,
Pesson,
Lenclud,
Gérard,
Gouton,
Bayan,

MM. Fontès,
Margerid,
Hétier,
Lax,
Bartet,
Choquet,
Étienne.

2° MOUVEMENTS. — DÉCISIONS DIVERSES.

13 *octobre* 1873. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section du chemin de fer de Malesherbes à Orléans, comprise

entre Malesherbes et Pithiviers, est réuni au contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans et prolongements.

25 *octobre* 1873.—M. Reynaud, inspecteur général, admis à la retraite par décret du 25 octobre 1873, restera provisoirement chargé de la direction du service central des phares.

28 *octobre*. — La partie du service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, précédemment confiée à M. l'ingénieur Plessier, sera répartie de la manière suivante :

1° Service de la partie de la Mayenne comprise dans le département de Maine-et-Loire : M. Denys, ingénieur ordinaire à Angers, déjà attaché au service ordinaire du département, au service de la navigation de la Loire (3e section) et au service de la navigation de la Maine.

2° Service de la navigation de la Sarthe, entre le Mans et son confluent avec la Mayenne : M. d'Amécourt, ingénieur ordinaire au Mans, déjà attaché au service hydraulique du département de la Sarthe et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

5 *novembre*. — M. Pasqueau, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Rhône, sera en même temps chargé de la section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, précédemment confiée à M. Jacquet.

8 *novembre*. — M. Blagé, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département du Tarn, au service de la navigation du Tarn et à divers services de chemins de fer, sera attaché en outre au service des études du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

Idem. — M. de Rey-Pailhade, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Est dans le département de Tarn-et-Garonne, et attaché au service de la navigation du Tarn, sera chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, du service de l'arrondissement d'Agen et attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Agen à Andrest et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Cendre, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Bauby, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de l'Ouest dans le département de Tarn-et-Garonne, sera chargé en outre du service de l'arrondissement de l'Est, jusqu'à la désignation du successeur de M. de Rey-Pailhade.

Idem. — M. Rocard, ingénieur ordinaire, attaché au service de

la navigation du Rhône (1er arrondissement), sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Gisors à la Voulte, en remplacement de M. Pasqueau, précédemment appelé à un autre service.

8 *novembre* 1873.—Le service de la partie de la rivière du Gier, située sur le territoire du département du Rhône et actuellement dans les attributions de l'ingénieur en chef du département de la Loire, sera réuni au service de l'ingénieur en chef du département du Rhône.

13 *novembre*. — M. Chabert, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), sera chargé du service de l'arrondissement de Saint-Quentin (Aisne) et attaché en outre au service de la navigation de la Belgique vers Paris, en remplacement de M. Peslin, mis en congé illimité.

Idem. — M. Violette, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Perpignan et attaché, en outre, au service du port de Port-Vendres, sera chargé du service de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer, en remplacement de M. Chabert.

Idem. — M. Pot, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Périgueux et attaché en outre au contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans et aux études comparatives d'un chemin de fer dirigé de Montmoreau ou d'Angoulême sur Bergerac, sera chargé, dans le département de la Nièvre, du service de l'arrondissement de Cosne.

Idem. — Le service des ponts et chaussées, dans le département de la Nièvre, actuellement divisé en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en quatre arrondissements correspondant aux circonscriptions administratives et confié aux ingénieurs ci-après :

Arrondissement de Nevers. — M. Bonneau du Martray, ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement du Sud.

Arrondissement de Clamecy. — M. Chardard, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement du Nord.

Arrondissement de Cosne. — M. Pot, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service du département de la Dordogne.

Arrondissement de Château-Chinon. — M. Bougier, agent voyer principal, actuellement chargé du service vicinal dans l'arrondissement de Clamecy. M. Bougier remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Chacun de ces arrondissements comprendra tous les services de

voirie et le service hydraulique; toutefois l'arrondissement de Château-Chinon sera provisoirement réuni aux attributions de l'ingénieur de l'arrondissement de Nevers, pour la partie comprise dans le bassin de la Loire, et aux attributions de l'ingénieur de l'arrondissement de Clamecy pour la partie comprise dans le bassin de la Seine.

18 *novembre* 1873. — M. Denéchaux, conducteur principal au service central des phares, prendra le titre de faisant fonctions d'ingénieur ordinaire au même service.

24 *novembre*. — M. Liébeaux, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de la Dordogne du service de l'arrondissement de Sarlat, sera chargé du service de l'arrondissement de Périgueux et attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, et aux études comparatives d'un chemin de fer dirigé de Montmoreau ou d'Angoulême sur Bergerac, en remplacement de M. Pot, appelé à un autre service.

Idem. — M. Kleitz, inspecteur général, membre de la commission des *Annales des ponts et chaussées*, est nommé président de cette commission, en remplacement de M. Reynaud.

Idem. — M. Jégou d'Herbeline, inspecteur général, est nommé membre de la commission des *Annales des ponts et chaussées*; il remplacera numériquement M. Reynaud, admis à la retraite.

3 *décembre*. — M. Haag, ingénieur ordinaire, attaché dans le département d'Indre-et-Loire, au service du contrôle des travaux de la ligne de Bressuire à Tours, et à diverses études de chemins de fer, est autorisé à accepter les fonctions de répétiteur auxiliaire de géométrie à l'École polytechnique; il sera considéré comme étant en service détaché.

6 *décembre*. — M. Jégou d'Herbeline, inspecteur général, est nommé membre de la commission mixte des travaux publics, en remplacement de M. Reynaud, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Perronne, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Meuse, sera chargé, en outre, du service d'études du chemin de fer projeté de Pondrecourt à Neufchâteau.

M. Connesson, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bar-le-Duc, sera attaché en outre au service d'études du même chemin de fer.

10 *décembre*. — M. Bataille, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, sera chargé, dans le département de la Corrèze, du ser-

vice ordinaire de l'arrondissement de Tulle, et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Tulle à Brives et de Clermont à Tulle, en remplacement de M. Marie, appelé à une autre destination.

10 *décembre* 1873.—M. Bizalion, ingénieur ordinaire, chargé dans le département de Meurthe-et-Moselle du service de l'arrondissement de l'ouest, et attaché en outre au contrôle de diverses lignes de chemins de fer concédées à la compagnie de l'Est, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Neufchâteau à Épinal.

Idem. — M. Marie, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tulle (Corrèze), et attaché, en outre, au contrôle des travaux des chemins de fer de Tulle à Brives et de Clermont à Tulle, sera chargé dans le département de la Haute-Marne du service ordinaire de l'arrondissement du Sud, en remplacement de M. Krafft, précédemment mis en congé illimité.

11 *décembre*. — M. Fournié, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement d'Étampes (Seine-et-Oise), est mis à la disposition du gouvernement brésilien, pour être chargé de la direction des travaux de la province de Pernambuco.

M. Fournié sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Rousseau, ingénieur ordinaire, attaché au service spécial du littoral d'Ille-et-Vilaine, est désigné, d'après la demande de M. le préfet, pour diriger le service vicinal d'Ille-et-Vilaine. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Brière, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Bourges (Cher), et attaché au service du canal de Berri, au contrôle des travaux de l'embranchement de Romorantin et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements, sera attaché au service spécial du littoral d'Ille-et-Vilaine, du canal d'Ille-et-Rance et de la navigation de la Vilaine supérieure, en remplacement de M. Rousseau.

13 *décembre*. — Le contrôle des travaux de la section du chemin de fer de Lille à Béthune, comprise entre Lille et la Bassée, sera supprimé à partir du 1er janvier 1874.

15 *décembre*. — M. Bert, ingénieur ordinaire, actuellement en disponibilité, sera chargé du service de la navigation du Tarn, en remplacement de M. de Bellegarde, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Bert remplira les fonctions d'ingénieur en chef et résidera provisoirement à Toulouse.

20 *décembre* 1873. — M. de Basire, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section) et au service d'études et travaux du chemin de fer de Tours à Montluçon, sera attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Bressuire à Tours, en remplacement de M. Haag, appelé à une autre destination.

22 *décembre*. — M. Leblanc, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département du Calvados, est autorisé à accepter la direction du contrôle des chemins de fer d'intérêt local de ce département.

5 *janvier* 1874. — M. Cambuzat, inspecteur général, chargé du 6e arrondissement d'inspection, sera chargé du 14e arrondissement, en remplacement de M. Colin, admis à la retraite.

12 *janvier*. — M. Pugnière, ingénieur ordinaire, nommé ingénieur en chef de 2e classe par décret du 11 janvier, actuellement attaché au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle, sera chargé du service ordinaire du département des Vosges, en remplacement de M. Méhaye, mis en disponibilité.

22 *janvier*. — MM. Scherer, Deslandes et Watier, nommés inspecteurs généraux de 2e classe par décret du 11 janvier 1874, seront chargés :

M. Scherer, du 6e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Cambuzat, appelé à un autre arrondissement;

M. Deslandes, du 4e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Machart, précédemment admis à la retraite ;

M. Watier, du 12e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Lalanne, nommé inspecteur général de 1re classe.

Idem. — M. Viollet-Dubreil, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Vienne, sera chargé du service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, en remplacement de M. Schérer, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Dinet, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire et au service des travaux maritimes du département de la Manche, au service des études du chemin de fer d'Orléans à la mer et au contrôle des travaux du chemin de fer d'Argentan à Granville, sera chargé du service des travaux maritimes du département de la Manche, en remplacement de M. Deslandes, nommé inspecteur général.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Picard (Alfred), ingénieur ordinaire, précédemment

attaché à la liquidation des comptes du canal de la Sarre et aux travaux militaires de la place de Verdun, sera attaché au service du canal de la Marne au Rhin, en remplacement de M. Pugnière, nommé ingénieur en chef.

24 *janvier* 1874.—M. Perrier, inspecteur général de 1re classe au corps des ponts et chaussées, est nommé vice-président du conseil général pour la session de 1874.

3° DISPONIBILITÉ.

12 *janvier* 1874.— M. Méhaye, ingénieur ordinaire de 1re classe.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

8 *novembre* 1873. — M. Choron, ingénieur ordinaire.
13 *novembre* 1873. — M. Peslin, ingénieur ordinaire.
22 *janvier* 1874. — M. Mauranges, ingénieur ordinaire de 2e classe.

5° RETRAITES.

		Date d'exécution.
25 octob. 1873.	M. Reynaud, inspecteur général de 1re classe (limite d'âge).	1er nov. 1873.
6 déc. 1873.	M. Machart, inspecteur général de 2e classe (limite d'âge).	24 nov. 1873.
Idem.	M. de Bellegarde, ingénieur en chef de 1re classe (limite d'âge). . . .	27 nov. 1873.
Idem.	M. Comoy, inspecteur général de 1re classe (limite d'âge).	4 déc. 1873.
2 janv. 1874.	M. Rumeau, inspecteur général de 1re classe (limite d'âge).	28 déc. 1873.

6° DÉCÈS.

	Dates des décès.
M. Bellinger, ingénieur en chef de 1re classe. . . .	21 janv. 1874.
M. Lemaître, idem.	22 janv. 1874.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les agents secondaires dont les noms suivent :

29 *octobre* 1873. — M. Ratinet, attaché au service ordinaire du département de l'Ain.

4 *novembre*. — M. Couissin, attaché au service ordinaire du Finistère.

8 *novembre*. — M. Étiévant, attaché au service ordinaire du Jura.

Idem. — M. Dargein, attaché au service ordinaire du Gers.

14 *novembre*. — M. Rottée, attaché au service central des phares.

Idem. — M. Chartrou, attaché, dans le département du Tarn, au service des études du chemin de fer de Rodez à Carmaux.

29 *novembre*. — M. Hetzel, attaché au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *novembre*. — M. Duplay, attaché au service ordinaire du département de la Loire.

1er *décembre*. — M. Doudeuil, détaché au service vicinal de l'Indre.

3 *décembre*. — M. Trillaud, attaché au service ordinaire du Rhône.

18 *décembre*. — M. Hervô, attaché au service ordinaire des Vosges.

Idem. — M. Paulet, attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service de construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne.

20 *décembre*. — M. Lacaille, attaché au service ordinaire du Calvados.

31 *décembre*. — M. Costes, attaché au service ordinaire de la Lozère.

2 *janvier* 1874. — M. Mannoury, attaché au service ordinaire du département de l'Orne.

5 *janvier*. — M. Bauzil, détaché au service de l'Algérie.

12 *janvier*. — M. Kowalski, attaché, dans le département des Bouches du-Rhône, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. Frérot, attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire (2e section).

13 *janvier*. — M. Ruquet, attaché au service ordinaire du département de l'Ain.

Idem. — M. Salley, attaché au service ordinaire de la Vendée.

Idem. — M. Cottard, attaché au service ordinaire de la Savoie.

Idem. — M. Boilvin, attaché, dans le département de Meurthe-et Moselle, au service d'études de canaux de la Moselle à la Meuse et à la Saône.

14 *janvier*. — M. Simart, attaché au service ordinaire d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. Maigné, attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service de la navigation de la Vilaine et du canal d'Ille-et-Rance.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. Alasseur, conducteur auxiliaire, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service du chemin de fer d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville.

Idem. — M. Court, conducteur de 4e classe au service ordinaire de l'Ain, passe dans le département du Pas-de-Calais, au service de construction du chemin de fer d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville.

3 *novembre*. — M. Pastoureau, conducteur de 2e classe au service de construction du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, passe au service ordinaire de la Haute-Vienne.

4 *novembre*. — M. Romey, conducteur auxiliaire au service du canal de Nantes à Brest (département du Morbihan), passe au service ordinaire du Finistère.

18 *novembre*. — M. Cordier, conducteur de 3e classe au service ordinaire du Rhône, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne (2e section).

Idem. — M. Béquet, conducteur de 3e classe, détaché au service de la Cochinchine, passe au service de la Dordogne.

29 *novembre* 1873.—M. Masse, conducteur de 3e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Colin, conducteur de 3e classe en Algérie, passe, dans le Morbihan, au service du canal de Nantes à Brest.

29 *novembre* 1873. — Est acceptée la démission de M. Prévost, conducteur de 3e classe en congé illimité.

Idem. — M. Wisniewski, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Loire (2e section), dans le département du Cher, passe dans le département de la Nièvre, même service.

5 *décembre.* — Est rapportée la décision du 27 octobre qui attachait M. le conducteur Carriage au service ordinaire des Ardennes.

Idem. — M. Hillot, conducteur de 4e classe au service de liquidation du canal des houillères de la Sarre, est attaché au service ordinaire des Ardennes.

8 *décembre.* — M. Divai, conducteur de 4e classe, attaché au service des ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, passe au service ordinaire de Maine-et-Loire.

Idem. — M. Levallois (Alph.), conducteur de 4e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire d'Eure-et-Loir.

12 *décembre.* — M. Favarel, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Corrèze, passe au service du bassin à flot de Bordeaux.

16 *décembre.* — M. Kayser, conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Loire, passe au service ordinaire des Basses-Alpes.

18 *décembre.* — M. Bonnet (Germain), conducteur auxiliaire, actuellement sans emploi, est attaché au service d'études du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

20 *décembre.* — M. Kœrner, conducteur de 3e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Calvados.

22 *décembre.* — M. Simony, conducteur de 3e classe passe du service maritime de la Seine-Inférieure au service ordinaire de la Nièvre.

29 *décembre.* — M. Capifali, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Corse, est mis en congé pour raisons de santé jusqu'à son rétablissement.

Idem. — M. Dubois, conducteur de 4e classe au service ordi-

naire du département de la Marne, passe au service d'études du chemin de fer de Vouziers à Blesmes, dans le même département.

29 *décembre* 1873.—M. Simon (J. B.), ancien conducteur auxiliaire, actuellement attaché en qualité d'agent secondaire de 1re classe au service de la navigation de la Marne (1re section), est réintégré dans l'emploi de conducteur auxiliaire. Il restera attaché au même service.

Idem.—M. Tavera, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, au contrôle des travaux des chemins de fer de l'Ouest, passe au service ordinaire de la Corse.

2 *janvier* 1874.—M. Blaise, conducteur de 3e classe au service de liquidation du canal des houillères de la Sarre, passe au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.

5 *janvier*. — M. Grollier, conducteur de 4e classe, passe du service ordinaire de la Lozère au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac, même département.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Weber, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service des études des canaux de la Moselle à la Meuse et à la Saône.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Grisolle, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes.

9 *janvier*. — M. Béquet, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Dordogne, permute avec M. Balségur, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Dordogne.

Idem. — Est acceptée la démission de M. Croizille, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. Targé, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire de la Charente-Inférieure.

12 *janvier*.—M. Le Traon de Kerguidan, conducteur de 4e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du Morbihan.

13 *janvier*. — Est acceptée la démission de M. Paulon, conducteur de 2e classe, sans emploi.

Idem. — M. Charbonniez, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Marne.

Idem. — M. Gailiot, conducteur de 3e classe au service ordi-

naire du département d'Indre-et-Loire, est attaché au service de contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans.

13 *janvier* 1874. — M. Boudrot, conducteur auxiliaire à Saint-Brieuc, est attaché au service ordinaire des Côtes-du-Nord.

14 *janvier*. — M. Bayard, conducteur de 3e classe, passe du service ordinaire de la Savoie au service ordinaire du Jura.

Idem. — M. Bru, conducteur de 2e classe au service ordinaire du Tarn, permute avec M. Chartron, conducteur auxiliaire, attaché au service d'études du chemin de fer de Rodez à Carmaux.

19 *janvier*. — M. Tranche, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études du chemin de fer de Vichy à Thiers, passe au service de la navigation de l'Allier, dans le département de l'Allier.

Idem. — M. Fouré, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est, passe au service de contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord.

24 *janvier*. — M. Fauchet, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de la Lozère, au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac.

27 *janvier*. — M. Oulmière, conducteur auxiliaire au service de construction du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie, dans le département de Lot-et-Garonne, passe au service ordinaire de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Francheterre, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Aveyron, à la construction du chemin de fer de Mende à Séverac.

Idem. — M. Nicolas (Charles), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section), est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie, pour être employé au service des ponts et chaussées dans le département d'Oran.

Idem. — M. Galerand, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service spécial de la Sologne, passe au service vicinal dans le même département.

Idem. — M. Yèvre (Alexandre), conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service spécial de la Sologne, passe, dans le département du Loiret, au même service.

Idem. — M. Rousseau (Noël-Antoine-François-Émile), conducteur de 4e classe, sans emploi, est attaché au service ordinaire de l'Ardèche.

27 *janvier* 1874.—M. Labonne, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Haute-Garonne, passe au service de la construction du chemin de fer de Toulouse à Auch, même département.

3° CONGÉS ILLIMITÉS.

29 *novembre* 1873.—M. Benoît, conducteur de 2e classe au service ordinaire de Seine-et-Oise, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Canton, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Charente-Inférieure, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

11 *décembre.* — M. Doublier, conducteur de 2e classe au service ordinaire d'Eure-et-Loir, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

18 *décembre.* — M. Bigé, conducteur de 3e classe au service ordinaire des Vosges, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Dausset, conducteur de 4e classe au service de construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, dans le département des Hautes-Pyrénées, est mis, sur sa demande en congé illimité.

22 *décembre.* — M. Rabion, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Nièvre, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

29 *décembre.* — M. Ravin, conducteur de 3e classe au service maritime du Pas-de-Calais, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

5 *janvier* 1874.—M. Wardavoir, conducteur de 4e classe au service ordinaire du Nord, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

27 *janvier.* —M. Sarrante, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Var, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem.—M. Coquiot, conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

4° RETRAITES.

		Dates d'exécution.
29 nov. 1873.	M. Poix, conducteur de 1re classe au service vicinal des Vosges..	1er janv. 1874.
Idem.	M. Baudoin, conducteur de 1re classe au service vicinal des Vosges..	1er fév. 1874.

		Dates d'exécution.
12 janv. 1874.	M. Kowalski père, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service de la navigation du Rhône.	1er janv. 1874.
Idem.	M. Baudais, conducteur de 1re cl. au service ordinaire du Morbihan.	1er févr. 1874.
13 janv. 1874.	M. Didier, conducteur de 1re cl., attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section). (M. Didier est nommé conducteur principal honoraire.)	Idem.
13 janv. 1874.	M. Bissonnet, conducteur de 1re cl., attaché, dans le département de la Marne, au service de la navigation de la Marne (1re section). . . (M. Bissonnet est nommé conducteur principal honoraire.)	1er févr. 1874.
14 janv. 1874.	M. Michaud, conducteur de 1re cl. au service ordinaire du Doubs. .	Idem.

5e DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Cordier, conducteur au service de l'Algérie. . .	15 sept. 1873.
M. Merle, conducteur de 2e classe au service de la navigation de la Loire, dans le département de la Nièvre	4 oct. 1873.
M. Rebierre, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse.	8 oct. 1873.
M. Lepage, conducteur principal au service ordinaire de la Meuse.	9 nov. 1873.
M. Gérard, conducteur auxiliaire au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle.	22 nov. 1873.
M. Dumas, conducteur attaché au service de la navigation du Tarn, département de la Haute-Garonne.	30 nov. 1873.
M. Rochas, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de l'Ain.	5 déc. 1873.
M. Pichery, conducteur de 4e classe en disponibilité dans le département du Doubs.	7 déc. 1873.

	Dates du décès.
M. Berthollet, conducteur principal au service de la navigation de l'Allier (département de l'Allier)	9 déc. 1873.
M. Dubuisson, conducteur attaché au service maritime de la Gironde	10 janv. 1874.
M. Masset, conducteur attaché au service ordinaire de la Lozère	14 janv. 1874.
M. Arbouin, conducteur attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais	22 janv. 1874.

L'Éditeur-Gérant, DUNOD. 2251 Paris. Imp. Arnous de Rivière et Cie, r. Racine, 26

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 368)

[6 mars 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Port, construction d'une jetée. — Procédure. — Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat. — Substitution de l'exploitation en carrière à l'extraction par grande mine. — Débrutissage des blocs. — Transport du mortier. — Montage des matériaux employés dans la jetée. — Plus-value pour les maçonneries, pour la taille de la surface des pavages. — Avaries aux maçonneries, estimation. — Dommage causé par les marées, avaries au matériel de l'entrepreneur, cas de force majeure : défaut de dénonciation dans les délais, clause spéciale du devis. — Conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Mady.) — *Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat sur les points de savoir : 1° si un entrepreneur, pour obéir à des ordres de service des ingénieurs, a dû extraire des blocs de granit par des procédés plus coûteux que ceux qui avaient été prévus au bordereau et sur l'évaluation du préjudice qui lui aurait été ainsi causé ; 2° quelle indemnité peut être due au réclamant pour excédant de main-d'œuvre dans la taille des parements du pavage de la jetée. L'expertise sera faite par trois experts nommés, l'un par l'entrepreneur, le second par l'administration, le troisième par l'ingénieur en chef du département. Le rapport sera déposé au Conseil d'Etat. Rejet des autres griefs.*

Vu le recours présenté pour le sieur Mady, entrepreneur de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer, dans les dispositions qui lui font préjudice, un arrêté, du 26 novembre 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Manche a statué sur la réclamation par lui formée relativement au règlement des travaux exécutés en 1867 et 1868 pour l'amélioration du port de Diélette, travaux dont il s'était rendu adjudicataire le 28 février 1867;

Ce faisant, allouer au requérant, en sus des sommes portées aux décomptes des années 1867 et 1868 et sauf déduction du rabais de

9 p. 100 : 1° 34.591f,39, à raison de ce que l'extraction des pierres de taille de granit a dû être faite, non par grande mine, mais en carrière; 2° 39.586f,05, à raison de conditions imprévues pour la taille des lits et joints; 3° 2.256f,67 pour les frais de chargement et transport du mortier; 4° 32.801f,90, à raison de ce que le montage des matériaux, par suite de la construction en branches verticales, n'a pu être effectué au moyen du triquebale; 5° 1.107f,10 pour plus-value dans la taille des pavés; 6° 1.218f,63 pour les avaries causées aux moellons posés à sec; 7° 1.595f,53 pour avaries causées aux maçonneries de gros blocs de granit posés à sec; 8° 1.028f,36 pour les avaries causées aux maçonneries de moellons avec mortier de chaux et sable; 9° 1.024f,56 pour avaries causées aux maçonneries de gros blocs de granit avec mortier de chaux et sable; 10° 333f,39 pour les avaries causées aux maçonneries de gros blocs de granit avec mortier; condamner, en outre, l'État à payer au requérant une somme de 794 francs, à raison des dommages qui sont résultés pour lui des cas de force majeure des 22-23 août 1868 et des 27-28 septembre 1868 ; condamner enfin l'État au payement des intérêts et des intérêts des intérêts; subsidiairement, ordonner qu'il sera procédé à une expertise contradictoire sur tous les chefs de réclamation;

Vu les observations par lesquelles le ministre des travaux publics reconnaît qu'il doit être procédé à une expertise pour fixer la quotité de l'indemnité due au requérant en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture, à raison d'un excédant de main-d'œuvre pour la taille des pavés, et conclut sur tous les autres points au rejet du recours;

Vu le cahier des charges, le bordereau des prix et les bordereaux de prix supplémentaires;

Vu les décomptes de fin d'exercice pour les années 1867 et 1868;

Vu les avis des ingénieurs du service de la navigation et des travaux maritimes pour le département de la Manche;

Vu l'avis du préfet de la Manche;

Vu le cahier des clauses et conditions générales, du 16 novembre 1866, applicable à l'entreprise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions, tendant à l'allocation d'une indemnité de 34.591f,39, à raison de ce que, contrairement aux prévisions du marché, les pierres de taille de granit ont dû être extraites en carrière et non par grande mine.

Considérant, d'une part, que les nos 9, 10 et 11 du bordereau, fixant les prix des maçonneries de pierres de taille de granit, énon-

cent que les pierres de taille seront extraites au moyen d'une grande mine, et qu'il n'est pas contesté que c'est en prévision de ce mode d'extraction qu'ont été établis les prix alloués par les dits articles;

Considérant d'autre part, qu'il résulte de l'instruction qu'après l'adjudication les ingénieurs, par divers ordres de service, notamment ceux des 1er avril et 30 mai 1867, ont prescrit à l'entrepreneur de commencer immédiatement les travaux et de terminer la jetée sur une longueur de 160 mètres avant le 1er septembre de la dite année, que le sieur Mady allègue que ces ordres de service ne lui laissaient pas les délais nécessaires à l'effet d'établir une grande mine pour l'extraction des blocs de granit; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'ordonner qu'il sera procédé à une expertise sur la question de savoir si en effet le dit sieur Mady, pour obéir aux ordres de service précités, était obligé, contrairement aux prévisions de son marché, d'effectuer ses premiers approvisionnements par des procédés autres que la grande mine et, au cas de l'affirmative, à quelle somme devait être évalué le préjudice qui a pu en résulter pour l'entrepreneur;

Sur les conclusions tendant à ce que l'évaluation de l'indemnité due au requérant, pour excédant de main-d'œuvre dans la taille des pavés posés en 1868, soit soumise à l'examen des experts :

Considérant que le conseil de préfecture a reconnu, par l'arrêté attaqué, que le sieur Mady a droit à une indemnité pour excédant de main-d'œuvre dans la taille des pavés posés en 1868, et a renvoyé les parties à régler entre elles le montant de cette indemnité, sauf à ordonner ultérieurement telles mesures d'instruction qu'il appartiendrait;

Considérant que le sieur Mady et le ministre des travaux publics déclarent qu'ils n'ont pu s'entendre sur le règlement de la somme due en vertu de la disposition précitée; que, dans ces circonstances, il y a lieu, conformément aux conclusions des deux parties, de renvoyer l'évaluation de cette indemnité aux experts qui seront chargés d'examiner le précédent chef de réclamation, pour être statué par un même décret;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 39.586f,05, à raison des conditions non prévues au devis, qui auraient été imposées pour la taille en lits et joints des pierres de granit :

Considérant que les nos 9, 10 et 11 du bordereau fixent les prix dus pour les maçonneries de pierres de taille de granit dégrossies, taillées en lits et joints et que l'article 16 du devis a déterminé les

règles d'après lesquelles devait être effectué le dégrossissement des lits et joints;

Considérant que, dans les ordres de service invoqués par le requérant, les ingénieurs se sont bornés à prescrire la construction de différents ouvrages en pierre de taille débitées, taillées en lits et joints, et que ces ordres de service, reproduisant purement et simplement les expressions du devis et du bordereau, n'ont eu, ni pour but, ni pour effet de modifier les conditions de la taille des lits et joints telles qu'elles avaient été fixées par l'article 16 précité; que de ce qui précède il résulte que le sieur Mady n'est pas fondé à réclamer l'augmentation des prix portés aux n°s 9, 10 et 11 du bordereau, à raison de conditions non prévues au devis, qui lui auraient été imposées pour la taille des blocs de granit;

Sur les conclusions tendant à ce que, par application de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales, les prix fixés par le bordereau pour les maçonneries de gros blocs de granit avec mortier, et l'indemnité fixée par l'article 47 du devis pour la reconstruction après avaries desdites maçonneries, soient augmentés, à raison de l'omission des frais de transport du mortier, en ce qui concerne les quantités excédant les prévisions du devis et à ce qu'il soit alloué à l'entrepreneur, d'une part, 2.256^f,67, d'autre part, 1.024^f,56:

Considérant que la substitution de la maçonnerie de pierres de taille posées avec mortier à la maçonnerie de pierres de taille posées à sec partout où l'administration le jugerait convenable dans le parement extérieur de la jetée et les masques protecteurs, était prévue par l'article 9 *bis* du devis et ne pouvait donner lieu, aux termes du dit article, qu'à l'application des prix fixés par le bordereau pour les maçonneries avec mortier; que de cet article il résulte que, même en ce qui concerne les ouvrages qui, d'après le projet, devaient être effectués en blocages à sec, le sieur Mady ne peut réclamer pour leur construction en maçonnerie de pierres de taille avec mortier que les prix alloués par les articles 10 et 11 du bordereau pour cette nature de maçonnerie, et, en cas de reconstruction des dits ouvrages après avaries, que l'indemnité en vertu des articles 9 et 10 du bordereau et de l'article 47 des devis combinés;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 32.801^f,90, à raison de ce que la construction de la jetée par branches verticales aurait rendu impossible l'emploi du triquebale pour le montage des matériaux:

Considérant qu'en prescrivant la construction de la jetée par

branches verticales conformément à l'usage généralement suivi dans les travaux de cette nature, les ingénieurs n'ont méconnu aucune disposition du marché; que, par suite, alors même que ce mode de construction aurait eu pour effet d'empêcher l'entrepreneur de se servir du triquebale dont l'emploi sur la jetée n'était prévu, ni par le devis, ni par le bordereau, l'entrepreneur ne saurait être fondé à réclamer, à raison de ce fait, l'allocation d'une indemnité;

Sur les conclusions tendant à ce que, dans le calcul des sommes allouées pour la reconstruction, après avaries, des maçonneries de moellons ou de blocs de granit posées à sec il soit tenu compte des prix supplémentaires demandés pour la taille en lits et joints, et le montage des matériaux :

Considérant qu'il a été ci-dessus établi qu'il n'y a pas lieu de modifier les prix du marché, soit à raison de conditions imprévues qui auraient été imposées pour la taille des lits et joints, soit à raison de l'impossibilité où se serait trouvé l'entrepreneur de monter les matériaux au moyen du triquebale;

En ce qui touche les avaries causées aux maçonneries de moellons avec mortier de chaux et sable :

Considérant que ce n'est qu'au moment du règlement définitif des comptes du sieur Mady qu'il sera possible de déterminer si, eu égard à l'ensemble des travaux de l'entreprise ou, en cas de résiliation, eu égard à la partie des travaux exécutés, la substitution de la maçonnerie de moellons avec mortier de chaux et sable à la maçonnerie de moellons posés à pierres sèches aura été faite dans la proportion déterminée par l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'y a lieu de statuer actuellement sur la demande tendant à l'augmentation par application de l'article 32 précité du prix résultant des dispositions combinées du devis et du bordereau pour les cas d'avaries causées aux maçonneries de moellons avec mortier de chaux et sable :

En ce qui touche les avaries causées aux maçonneries de gros blocs de granit avec mortier de chaux, sable et une partie de ciment:

Considérant que le prix de reconstruction après avaries du mètre cube de maçonnerie de pierres de taille avec mortier de chaux, sable et une partie de ciment, a été fixé par un bordereau supplémentaire, accepté sans réserves, le 31 juillet 1868, en cours d'exécution du travail; que le sieur Mady ne saurait être recevable à en demander la révision;

En ce qui touche les dommages qui auraient été causés à l'entrepreneur par cas de force majeure, les 22 et 23 août 1868 :

Considérant que le sieur Mady ne justifie pas que le cas de force majeure dont s'agit ait été dénoncé aux ingénieurs dans le délai de dix jours fixé par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales; qu'ainsi il n'est pas recevable à réclamer une indemnité, à raison des dommages qui lui auraient été causés, les 22 et 23 août 1868;

En ce qui touche les dommages qui auraient été causés au matériel de l'entrepreneur par cas de force majeure dans la nuit du 27 au 28 septembre 1868 :

Considérant que l'article 47 du devis règle les indemnités qui peuvent être dues à l'entrepreneur pour avaries et dommages causés par force majeure; que, d'après le § 3 du dit article, l'entrepreneur n'a rien à réclamer pour l'enlèvement par la mer d'échafaudages, outils et machines laissés sur les travaux lorsque la mer oblige les ouvriers à se retirer; qu'il suit de là que le sieur Mady est mal fondé à réclamer l'allocation d'une indemnité à raison des dommages qui auraient été causés, par la marée de la nuit du 27 au 28 septembre au matériel et aux échafaudages qu'il avait établis sur la jetée;

Art. 1er. Il sera procédé à une expertise à l'effet de rechercher si l'entrepreneur, pour obéir aux ordres de service des 1er avril, 31 mai 1867, a dû extraire une partie des blocs de granit nécessaires à la construction de la jetée par des procédés autres que la grande mine, si un préjudice en est résulté pour lui, et, au cas de l'affirmative, à quelle somme doit être évalué ce préjudice; à quel chiffre doit être fixée l'indemnité du sieur Mady pour excédant de main-d'œuvre dans la taille des pavés posés en 1868. Cette opération sera faite par trois experts procédant simultanément; l'un d'eux sera désigné par le sieur Mady, le second sera désigné par l'administration, le troisième sera M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Manche. Le rapport des dits experts sera déposé au secrétariat de la section du contentieux du Conseil d'État pour être statué ce qu'il appartiendra.

2. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

3. (Surplus des conclusions du sieur Mady rejeté); le chef relatif aux avaries des maçonneries de moellons avec mortier de chaux et sable demeurant réservé.

4. Il sera statué en fin de cause sur les intérêts et intérêts des intérêts, s'il y a lieu.

(N° 369)

[6 mars 1872.]

Extractions. — Carrière en exploitation. — Indemnité. — Terrains dépréciés par le dépôt des déchets. — Expertise. — Tiers-expert ayant opéré concurremment avec les experts des parties. — Seconde expertise confiée aux mêmes experts. — Objet différent. — Droit de passage pour l'exploitation. — Le principe que le propriétaire d'un terrain fouillé ne peut recevoir en même temps le prix de ses matériaux et une indemnité à raison de la dépréciation du terrain occupé par les fouilles, ne fait pas obstacle à ce qu'une indemnité puisse être due à raison du dommage résultant du dépôt du résidu des carrières sur les terrains voisins des fouilles, si l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux précautions usitées en pareil cas (*). — (Sieur Boucher d'Argis.)—*Lorsque les deux experts, désignés conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 pour l'évaluation des indemnités relatives à une occupation de terrain, se sont trouvés en désaccord, aucun texte de loi n'interdit au tiers-expert de procéder concurremment avec les experts des parties* (**). *Dans le cas où les experts se sont bornés à apprécier le dommage superficiel résultant de l'occupation du terrain, et où le conseil de préfecture ayant décidé, contrairement à l'opinion émise par eux, que le terrain du réclamant devait être considéré comme une car-*

(*) Voir les arrêts des 3 mai 1850 (Debrousse), *Annales* 1850, p. 680; 6 mai 1858 (Godbarge), *Annales* 1858, p. 581; 18 février 1864 (Chemins de fer de l'Ouest), *Annales* 1864, p. 280, et consulter M. Aucoc, *Conférences*, t. II, n° 746. — Les précautions usitées dont parle l'arrêt font sans doute allusion aux derniers mots de l'article 3 de l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755 : « Veut Sa Majesté que les entrepreneurs rejettent en outre à leurs frais et dépens, dans les fouilles et ouvertures qu'ils auront faites, les terres et décombres qui en seront provenus. »

(**) A l'appui de la thèse contraire, on invoquait un arrêt du Conseil d'État du 6 décembre 1844 (marquis de Biron), *Annales* 1845, p. 48; mais, ainsi que le ministre consulté l'a fait remarquer, le tiers-expert avait été appelé, dans cette affaire, à donner son avis dans la question en litige sans qu'il ait été préalablement procédé à une expertise contradictoire, circonstance qui ne se présentait pas dans l'espèce soumise à la commission provisoire. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

rière en exploitation, a, par suite, prescrit une nouvelle expertise à l'effet de déterminer la quantité et le prix des matériaux extraits, les premiers experts peuvent encore être désignés pour procéder à la nouvelle expertise.

Vu les requêtes présentées par le sieur Boucher d'Argis, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêter du 4 février 1863, par lequel le conseil de préfecture d'Eure-et-Loir a fixé à 553f.25 seulement l'indemnité due au requérant à raison des fouilles effectuées dans sa propriété par le sieur Chêne, entrepreneur des travaux du chemin de fer de Paris à Tours par Vendôme;

Ce faisant, attendu que l'expertise à laquelle il a été procédé est irrégulière, qu'en effet, le tiers-expert, qui n'aurait dû intervenir qu'en cas de désaccord entre les experts des parties, a procédé concurremment avec eux; au fond, attendu : 1° qu'il a été extrait par le sieur Chêne dans la carrière du requérant 232 mètres cubes de pierre de taille de première qualité; 197 mètres cubes de pierre de taille de seconde qualité; 900 mètres cubes de moellons; 2° que les prix courants de ces différentes natures de matériaux sont 25 francs par mètre cube de pierre de taille de première qualité; 20 francs par mètre cube de pierre de taille de deuxième qualité et 0f.75 par mètre cube de moellons; 3° qu'une indemnité de 300 francs est due au requérant à raison du dommage causé par le dépôt des résidus de carrières sur les terrains voisins des fouilles; 4° que c'est à tort que le conseil de préfecture à déduit de l'indemnité qu'il reconnaissait être due au requérant une somme de 55 francs payée par le sieur Chêne à un sieur Poulain à raison du dommage causé à ce dernier par le passage sur son terrain des transports résultant de l'exploitation de la carrière; qu'en effet le sieur Boucher d'Argis, en vendant au sieur Poulain la parcelle de terrain dont il s'agit s'était réservé sur la dite parcelle un droit de passage pour l'exploitation de sa carrière, condamner le sieur Chêne à payer au requérant une somme de 10.669f.75 avec les intérêts à partir du jour de la demande.

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Chêne, tendant au rejet du pourvoi, par les motifs : 1° que le tiers-expert n'a procédé aux opérations de l'expertise qu'après que le désaccord des experts des deux parties s'était déjà manifesté; 2° que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation du volume des matériaux extraits et du prix courant de ces matériaux; 3° que le sieur Boucher d'Argis ne peut recevoir en même temps le prix de ses matériaux et une indemnité à raison de la dépréciation de son terrain; 4° que la

carrière du requérant étant dépourvue de débouchés, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déduit de l'indemnité allouée au sieur Boucher d'Argis la somme payée par le sieur Chêne au sieur Poulain, à raison du dommage causé à sa propriété par le passage qui y a été établi en vue de l'exploitation de la carrière;

Vu les observations du ministre des travaux publics;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Chêne, par lequel, tout en déclarant persister dans ses précédentes conclusions, il demande l'annulation de l'expertise à laquelle il a été procédé *par le motif* que l'expert du sieur Chêne et le tiers-expert avaient pris part à une précédente expertise qui avait également pour objet d'apprécier le montant de l'indemnité due au requérant et qui avait été annulée par le conseil de préfecture; qu'ainsi ces deux experts ne pouvaient prendre part à l'expertise nouvelle ordonnée par le conseil de préfecture;

Vu l'arrêté du 28 mai 1868 par lequel le conseil de préfecture d'Eure-et-Loir, après avoir décidé que c'était avec raison que le sieur Boucher d'Argis demandait que le terrain occupé et fouillé par le sieur Chêne fût considéré comme une carrière en exploitation, a ordonné une nouvelle expertise ayant pour objet l'évaluation d'après leur prix courant des matériaux extraits par le sieur Chêne;

Vu les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise;

Ensemble les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur le grief tiré de ce que le tiers-expert aurait procédé avant que le désaccord se fût manifesté entre les experts des deux parties et concurremment avec eux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il y avait désaccord entre les experts, et qu'aucun texte de loi n'interdit, en pareil cas, au tiers-expert de procéder concurremment avec les experts désignés par les parties;

Sur le grief tiré de ce que le sieur Brunier et le sieur Dieudonnat ont opéré, l'un comme expert du sieur Chêne, l'autre comme tiers-expert dans les deux expertises successivement ordonnées par le conseil de préfecture :

Considérant que, dans la première expertise, les experts s'étaient bornés à apprécier le dommage superficiel résultant pour le sieur Boucher d'Argis de l'occupation de son terrain; mais que le conseil de préfecture a décidé, contrairement à l'opinion émise par eux, que le terrain du requérant devait être considéré comme une carrière en exploitation, et a, en conséquence, prescrit une nou-

velle expertise à l'effet de déterminer la quantité et le prix courant des matériaux extraits par le sieur Chêne ; qu'ainsi cette expertise portait sur un point du débat différent de celui qui avait été examiné lors de la première expertise, et que, dans ces circonstances, rien ne faisait obstacle à ce que les experts qui avaient procédé lors de la première expertise fussent encore désignés pour opérer dans la seconde ;

En ce qui touche la quantité de matériaux extraits :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est avec raison que le conseil de préfecture a fixé à 10 mètres cubes le volume de la pierre de taille extraite, 75 mètres cubes celui des moellons parementés et 783 mètres cubes celui des moellons bruts ;

En ce qui touche le prix courant des matériaux :

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a fixé à 15 francs le mètre cube de pierre de taille, 5f,50 celui du mètre cube de moellons parementés, 0f,25 celui du mètre cube de moellons ordinaires ;

En ce qui touche la somme réclamée pour la dépréciation des terrains résultant du dépôt des déchets :

Considérant que si le propriétaire d'un terrain fouillé ne peut recevoir en même temps le prix de ses matériaux et une indemnité à raison de la dépréciation du terrain occupé par les fouilles, il lui est dû une indemnité à raison du dommage qui résulte du dépôt des résidus des carrières sur les terrains voisins des fouilles, lorsque l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux précautions usitées en pareil cas ;

Considérant que le sieur Chêne a occupé 13 ares de terrain, sur lesquels 4 ares seulement ont été fouillés par lui ; que, dans ces circonstances, le sieur Boucher d'Argis a droit à une indemnité à raison de la dépréciation des terrains voisins des fouilles, et qu'il résulte de l'instruction que cette indemnité doit être fixée à la somme de 300 francs ;

En ce qui touche la déduction d'une somme de 55 francs payée par le sieur Chêne au sieur Poulain :

Considérant que si le sieur Chêne a payé une somme de 55 francs à un sieur Poulain sur le terrain duquel il avait établi un passage pour l'exploitation de la carrière du sieur Boucher d'Argis, il résulte de l'instruction que le sieur Boucher d'Argis avait un droit de passage pour l'exploitation de sa carrière sur le terrain du sieur Poulain ; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a déduit de

l'indemnité qui lui était due la somme de 55 francs payée par le sieur Chêne au sieur Poulain;

Art. 1er. Le sieur Chêne payera au sieur Boucher d'Argis la somme de 908f,25 (avec intérêts du 2 juin 1866).

2. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

3. (Surplus des conclusions rejeté.)

4. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, un quart par le sieur Chêne, trois quarts par le sieur Boucher d'Argis.

(N° 370)

[13 mars 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement subordonné au consentement de l'usinier supérieur. — Intérêt privé. — Possession immémoriale. — Recours contre un arrêté préfectoral réglementant le barrage d'une usine inférieure à celle du réclamant : grief tiré de ce que cet arrêté aurait autorisé un exhaussement de ce barrage qu préjudice des droits appartenant à l'usinier supérieur en vertu d'une possession immémoriale et d'un précédent arrêté préfectoral. — Cette réclamation est reconnue mal fondée : au lieu de permettre le relèvement du barrage, le règlement critiqué a eu pour effet de l'abaisser et a prescrit le dérasement de la crête de manière à éviter le remous sous la roue motrice du moulin supérieur.—(Sieur Latrige.)—*Le préfet, lorsqu'il réglemente une usine, ne peut pas faire dépendre du consentement de l'usinier d'amont la hauteur qui doit être définitivement assignée à la retenue de l'usine d'aval, alors surtout que le premier n'a formulé aucune protestation dans l'enquête, et qu'il est établi par l'instruction que les propriétés riveraines sont suffisamment protégées contre les inondations. — En statuant ainsi, le préfet prend en considération des intérêts privés, et cette disposition de son arrêté doit être annulée, sauf au préfet à procéder de nouveau au règlement dans la limite de ses pouvoirs.*

Vu, 1° la requête présentée pour les époux Latrige, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, un arrêté, en date du 3 juillet 1869, par lequel le préfet de la Creuse

a réglé le régime du moulin de Lavergne, situé sur la Creuse et appartenant aux requérants; la dite requête fondée sur ce que, par le dit arrêté, le préfet a prescrit l'abaissement du barrage de leur usine dont l'existence est très-ancienne, dans le but de favoriser le propriétaire d'une tannerie située en amont, sans que cet abaissement fût motivé par aucune raison d'intérêt public; qu'il ne saurait dépendre du propriétaire de cette tannerie, ainsi que le spécifie l'article 4 du dit arrêté, que le barrage du moulin de Lavergne puisse avoir 0m,17 de plus ou de moins de hauteur; qu'on ne peut exiger des requérants, sans leur payer une indemnité, l'établissement des vannes de décharge complémentaires, qui leur sont imposées par les articles 5 et 6 de ce même arrêté; qu'enfin les dispositions du règlement relatives à la répartition des eaux (art. 11 et 15) méconnaissent les droits que les époux Latrige tiennent d'une possession immémoriale;

Vu, 2° la requête présentée pour les époux Latrige tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, un arrêté, en date du 3 juillet 1869, par lequel le préfet de la Creuse a réglé le régime du moulin du Roi, situé sur la Creuse et appartenant au sieur Sénéchal Colson, la dite requête fondée sur ce que ce dernier a été autorisé, par le dit arrêté, à relever de 0m,50 la retenue de son barrage, qui avait été fixée à un niveau inférieur par un arrêté préfectoral du 30 octobre 1854; que, par suite de cet exhaussement, la chute du moulin de Lavergne, situé en amont et dont les requérants sont propriétaires, se trouve diminuée, et que cette mesure, prise uniquement pour favoriser le moulin du Roi, n'a été prescrite dans aucun but d'intérêt général; condamner, en outre, le sieur Sénéchal Colson aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que le barrage de retenue du moulin du Roi, au lieu d'avoir été élevé de 0m,50, ainsi que l'affirment les requérants, en exécution de l'arrêté du 3 juillet 1869, a été dérasé de manière à ne produire aucun remous sous la roue motrice du moulin de Lavergne, et attendu que le préfet, pour déterminer la hauteur légale de la retenue du moulin de Lavergne, a tenu compte de la position de la roue de la tannerie située en amont; qu'il a ainsi statué sur une question d'intérêt privé ou de servitude hors de sa compétence, mais que des déchargeoirs supplémentaires ont été imposés dans le but d'assurer le libre écoulement des eaux, et qu'en ordonnant ces travaux, le préfet n'a fait qu'user des attributions qui lui sont dévolues par les lois et règlements sur la police des eaux; que les dispositions

des articles 11 et 15 ne font pas obstacle à ce que les permissionnaires défèrent à l'autorité compétente les règlements à intervenir s'ils portent atteinte à leurs droits; annuler les articles 2 et 4 de l'arrêté du 3 juillet 1869 relatif au règlement du moulin de Lavergne et rejeter le surplus des conclusions des époux Latrige; ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 2 avril 1870; l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées; l'avis du préfet;

Vu la loi des 22 décembre-8 janvier 1870, l'instruction législative des 12-20 août 1790;

Vu la loi du 28 septembre-6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du gouvernement, du 19 ventôse an VI, et la loi des 7-14 octobre 1790; les décrets des 25 mars 1852 et 2 novembre 1864;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu d'y statuer par un seul décret;

En ce qui concerne le règlement du moulin du Roi:

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté, en date du 3 juillet 1869, par lequel le préfet du département de la Creuse a procédé au règlement de ce moulin, les époux Latrige soutiennent que, par cet arrêté, le préfet aurait autorisé le propriétaire de cette usine à relever son barrage de 0m,50 au préjudice du moulin de Lavergne qui leur appartient, et contrairement aux droits qu'ils tiennent tant d'une possession immémoriale que d'un arrêté préfectoral du 30 octobre 1854 qui aurait reconnu et confirmé ces droits;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté réglementaire du 3 juillet, au lieu de permettre le relèvement du barrage dont s'agit, a eu pour effet de l'abaisser de 0m,16 à son point le plus élevé, et qu'il a prescrit le dérasement de la crête du dit barrage de manière que la retenue ne puisse provoquer de remous sous la roue motrice du moulin supérieur; qu'il suit de là que la réclamation des époux Latrige n'est pas fondée;

En ce qui concerne le règlement du moulin de Lavergne:

Considérant que le préfet du département de la Creuse, après avoir ordonné, dans les articles 2 et 3 de son arrêté du 3 juillet 1869, que le niveau légal de la retenue du moulin de Lavergne serait fixé, près du bâtiment d'eau, à 1m,11 en contre-haut du repère provisoire marqué sur le premier avant-bec rive gauche du pont Roby, et près de la prise d'eau, à 1m,13 en contre-haut du même repère, et que la crête du barrage serait dérasée à 1m,08 en contre-haut du repère provisoire, autorise néanmoins, dans l'article 4 de ce même arrêté, les époux Latrige, propriétaires du dit

moulin, à établir le niveau légal de leur retenue près de l'usine à 1m,28 en contre-haut du repère provisoire et près du barrage de prise d'eau à 1m,30 en contre-haut du même repère, et dans ce cas, à ne déraser la crête du barrage qu'à 1m,25 en contre-haut du repère provisoire, s'ils obtiennent le consentement du propriétaire de l'usine supérieure dite de la Tannerie, et qu'il est établi par l'instruction que l'exécution des dispositions de l'article 4 suffit pour protéger les propriétés riveraines contre le danger des inondations; que le préfet, en faisant dépendre la hauteur qui doit être définitivement assignée à la retenue du moulin de Lavergne du consentement du propriétaire de l'usine située en amont, lequel n'a formé aucune réclamation pendant l'enquête, a pris en considération des intérêts privés et que ce fait est de nature à faire prononcer l'annulation de l'arrêté du 3 juillet 1869, sauf à l'autorité préfectorale à procéder de nouveau au règlement du moulin de Lavergne dans la limite des pouvoirs de police qui lui appartiennent;

Art. 1er. L'arrêté du préfet du département de la Creuse, en date du 3 juillet 1869, portant règlement du moulin de Lavergne, est annulé.

2. Le surplus des conclusions des époux Latrige est rejeté.

(N° 371)

[13 mars 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Curage illégalement ordonné et entrepris en régie en exécution d'un arrêté annulé par le Conseil d'Etat. — Dommage aux propriétés. — Responsabilité de l'Etat. — Dommages-intérêts. — Frais d'expertise. — Dépens. — Fixation du chiffre des indemnités dues par l'Etat à un propriétaire qui a éprouvé divers dommages par suite de l'exécution d'un arrêté préfectoral de curage que plus tard le Conseil d'Etat a annulé pour excès de pouvoirs. — Intérêts alloués du jour où l'on justifiera en avoir fait la demande. — Frais d'expertise et tierce-expertise et la moitié des dépens, mis à la charge de l'Etat.—(Héritiers Corbière.)

Suite des arrêts du 12 avril 1866, *Ann.* 1867, p. 367, et du 15 mai 1869, *Ann.* 1869, p. 999.

Vu la requête présentée pour les dames Talhouët de Boisborand

et Godefroy de Saint-Germain, agissant comme héritières du sieur Corbière, tendant à ce qu'il plaise au dit conseil réformer un arrêté, en date du 18 février 1870, par lequel le Conseil de préfecture du département d'Ille-et-Vilaine n'a alloué au sieur Corbière, leur auteur, qu'une indemnité insuffisante de 210 francs, à raison du dommage causé à sa propriété par le curage de la Seiche, illégalement ordonné et entrepris, et l'a condamné aux neuf dixièmes des frais d'expertise et de tierce-expertise;

Ce faisant, attendu que l'arrêté du préfet du département d'Ille-et-Vilaine, prescrivant le curage de la Seiche, ayant été annulé par décret au contentieux du 12 avril 1866, l'État doit indemniser les propriétaires riverains de la Seiche de tout le dommage que leur a causé l'exécution de cet arrêté, sans avoir égard aux avantages éventuels et incertains que cette exécution pourrait leur procurer dans l'avenir, que ce dommage pour la propriété du sieur Corbière doit être évalué, conformément à l'avis de l'expert du dit sieur Corbière, à une somme de 2,535f,19 se décomposant ainsi : 1° 67f,70 pour perte de 1 are 63 centiares de terrain par suite d'éboulement; 2° 34 francs pour perte de récolte de glaïeuls sur les terrains enlevés; 3° 298 francs pour le préjudice résultant de l'abatage de 44 chênes et de 18 aulnes, en pleine croissance; 4° 1,058f.70 pour perte de récolte de fagots, par suite de la destruction des arbres et des souches; 5° 210 francs pour frais de transport des arbres et racines arrachés, 35 hommes et 31 chevaux ayant été, pendant 18 journées, employés à ces transports; 6° 48f,39 pour perte de récolte de foin, par suite de dépôt des déblais du curage; 7° 330 francs pour le chômage pendant trente jours du moulin d'Arnaulis et la réparation des vannes, soit 30 francs pour la réparation des vannes, et 300 francs (10 fr. par jour) pour le chômage du moulin, qui occupait 3 hommes et 6 chevaux; 8° 488f,40 pour perte de terrains occasionnée par l'enlèvement des arbres et des souches, enlèvement qui a soumis les rives à l'action corrosive et directe des eaux;

Attendu, en ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce-expertise que ces frais doivent être mis à la charge exclusive de l'État, qui a seul rendu nécessaire cette expertise et cette tierce-expertise en faisant illégalement procéder au curage de la Seiche, curage qui a occasionné les dommages, que les experts ont dû apprécier; condamner l'État à payer aux requérants, à titre d'indemnité, la somme de 2.535f,19 avec intérêts du jour de la demande, condamner l'État à tous les dépens, y compris la totalité des frais d'expertise et de tierce-expertise;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics et tendant à ce que l'indemnité à allouer aux héritiers Corbière soit fixée à 400 francs, savoir : 150 francs pour le chômage du moulin d'Arnaulis et réparation des vannes, et 250 francs pour perte de récolte des fagots, à ce que l'État soit condamné à la moitié des dépens, et à ce que le surplus des conclusions de la requête soit rejeté ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées;... le procès-verbal d'expertise;...

Vu les décrets du Conseil d'État, au contentieux, des 12 avril 1866 et 15 mai 1869 ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité à allouer aux héritiers du sieur Corbière, pour le dommage causé à la propriété de leur auteur par les travaux de curage de la Seiche et de ses affluents, travaux illégalement ordonnés et entrepris :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité, à laquelle les héritiers du sieur Corbière ont droit de prétendre, à raison du dommage causé à la propriété de leur auteur par les travaux de curage de la Seiche, illégalement ordonnés et entrepris, en ajoutant à la somme de 210 francs, allouée par le conseil de préfecture pour chômage du moulin d'Arnaulis et réparation des vannes, une somme de 250 francs représentant le préjudice, résultant de la perte de récolte de fagots, et en fixant, dès lors, l'indemnité totale à 460 francs ;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant que c'est l'administration qui, en mettant à exécution l'arrêté préfectoral, du 30 mars 1863, annulé postérieurement pour excès de pouvoirs par décret en Conseil d'État, a motivé l'instance que le sieur Corbière a portée devant le conseil de préfecture, et nécessité une expertise et une tierce-expertise à l'effet d'apprécier les dommages causés à la propriété du dit sieur Corbière ; que, dans ces circonstances, les frais d'expertise et de tierce-expertise doivent être mis à la charge exclusive de l'État ;

Art. 1er. L'État payera, à titre d'indemnité aux héritiers Corbière, une somme totale de 460 francs, avec intérêts à 5 p. 100, à dater du jour où les dits héritiers justifieront avoir fait la demande de ces intérêts.

2. L'État est condamné à la totalité des frais d'expertise et de tierce-expertise.

3. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

4. L'État supportera la moitié des dépens faits par les héritiers du sieur Corbière.

(N° 372)

[13 mars 1872.]

Voirie (Grande). — Fleuves. — Délimitation. — Limites naturelles. — Compétence administrative. — Conflit. — Recevabilité. — Jugement interlocutoire. — Nouvel arrêté de délimitation. — Jugement et arrêt ne statuant pas sur le fond. — Un propriétaire riverain de la Garonne actionne l'Etat reprétenté par le préfet à l'effet de faire délimiter le lit de la Garonne et d'obtenir une indemnité représentative de la valeur des terrains qui auraient été compris dans le lit administratif du fleuve délimité par le préfet, et qui, ne faisant pas partie de son lit naturel, appartiendraient au demandeur en vertu de l'article 556 du Code civil.—(Conflit de Tarn-et-Garonne.) — *L'autorité judiciaire est incompétente pour reviser la délimitation administrative aussi bien au point de vue d'une indemnité à accorder aux riverains, qu'au point de vue de la possession.— Les préfets n'ayant, en vertu de la loi des 22 décembre 1789-10 janvier 1790, d'autre pouvoir que celui de reconnaître et déclarer les limites naturelles du cours d'eau, aucune parcelle de terrain situé en dehors de ces limites ne saurait, même sous la réserve d'une indemnité, être comprise par délimitation administrative dans le lit du cours d'eau sans qu'il en résultât un excès de pouvoirs ouvrant aux intéressés le recours autorisé par la loi. Les dispositions, qui consacrent et circonscrivent tout à la fois le droit de l'administration, sont exclusifs de la compétence judiciaire* (*).—*Après un jugement qui rejette l'exception d'incompétence soulevée par le préfet, réserve le fond et se borne à prononcer un sursis, le préfet a pris, sur instruction nouvelle, un second arrêté de délimitation confirmant la délimitation déjà existante. — Ce fait, loin de mettre fin*

(*) Voir un arrêt du 7 mai 1871 (Jabouin), *Annales*, 1872, p. 372. — Consulter un article de M. Aucoc, expliquant et appuyant le système du Conseil d'État, en réponse à un article de M. Christophle, *Revue critique de législation et de jurisprudence*, tome XXXIV, février 1869. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

au litige, a été suivi d'un autre jugement nommant des experts et d'un arrêt de la cour d'appel, ayant également le caractère interlocutoire et laissant le fond non tranché. — Décidé que dans ces conditions, le préfet était recevable à soulever la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 8 de l'ordonnance de 1828 (*).

Vu l'arrêté, du 17 septembre 1871, par le préfet de Tarn-et-Garonne élève le conflit d'attribution dans l'instance pendante devant la Cour d'appel de Toulouse entre le sieur Patron et l'État;

Vu l'analyse insérée aux qualités du jugement du tribunal de première instance de Castel-Sarrazin, du 24 mars 1865, de l'exploit introductif d'instance, en date du 27 juin 1864, signifié par le sieur Patron au préfet de Tarn-et-Garonne représentant l'Etat, et tendant : 1° à faire délimiter, après expertise, le lit de la Garonne au devant de la propriété du sieur Patron ; 2° à faire condamner l'État à payer au sieur Patron une indemnité représentative de la valeur des terrains qui auraient été compris dans le lit administratif du fleuve, tel qu'il a été délimité par un arrêté préfectoral du 6 février 1873, et qui, ne faisant pas partie de son lit naturel, appartiendraient au sieur Patron en vertu de l'article 556 du Code civil; ensemble les conclusions du préfet tendant à faire déclarer par le tribunal son incompetence à raison de la matière;

Vu le jugement susdaté par lequel le tribunal de Castel-Sarrazin a rejeté les conclusions d'incompétence du préfet et a sursis à statuer au fond jusqu'à ce qu'il ait été procédé par l'administration à une nouvelle délimitation du lit du fleuve;

Vu l'arrêté du préfet de Tarn-et-Garonne, du 6 janvier 1866, maintenant la délimitation opérée par l'arrêté préfectoral de 1853;

Vu le jugement du tribunal de première instance de Castel-Sarrazin, en date du 9 mars 1866, par lequel ce tribunal a ordonné que, par trois experts, il serait vérifié s'il existait dans le lit de la Garonne, au devant de la propriété du sieur Patron, des terrains ayant le caractère déterminé par la loi pour constituer une dépendance de la dite propriété et, en ce cas, évaluer l'indemnité à laquelle le sieur Patron aurait droit par suite de la dépossession résultant pour lui de la délimitation administrative, le dit jugement signifié, le 1er août 1860, au préfet de Tarn-et-Garonne;

(*) Sur ces questions, V. *Dictionnaire* de Blanche, v° Conflit par M. Boulatignier, 1re édit., p. 476.

Vu le mémoire en déclinatoire présenté, le 9 août 1870, devant la Cour d'appel de Toulouse, par lequel le préfet de Tarn-et-Garonne revendique pour l'autorité administrative la connaissance du litige par le motif qu'il appartient exclusivement à cette autorité de délimiter le lit des fleuves et rivières navigables;

Vu les conclusions du ministère public, tendant au rejet du déclinatoire;

Vu l'arrêt, en date du 29 août 1871, par lequel la cour d'appel de Toulouse, attendu que le jugement du tribunal de Castel-Sarrazin, du 24 mars 1865, rejetant les conclusions d'incompétence du préfet, aurait acquis l'autorité de la chose jugée, « tant comme n'ayant pas été frappé d'appel que comme ayant été exécuté par l'arrêté de délimitation qui était la base du sursis ordonné; » attendu, en outre, que le jugement du même tribunal, en date du 9 mars 1866, se borne à reconnaître au sieur Patron un droit à indemnité pour dépossession des terrains à lui appartenant en vertu de l'article 556 du Code civil et qui aurait pu être compris dans le lit administratif du fleuve, rejette le déclinatoire proposé;

Vu l'arrêt de sursis à la suite de l'arrêt de conflit;

Vu les observations présentées pour le sieur Patron s'en référant aux motifs de l'arrêt susmentionné de la cour d'appel de Toulouse;

Vu l'ordonnance de 1669, sur les eaux et forêts, titre 27, article 41;

Vu les lois des 22 décembre 1789-10 janvier 1790, section 3, article 2, n°s 5 et 6, et article 7;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre 2, article 13;

Vu la loi des 22 novembre-1er décembre 1790, article 2;

Vu la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 3, et les articles 538 et 556 du Code civil;

Vu l'ordonnance royale du 1er juin 1828 et celle du 12 mars 1831;

Sur la régularité de conflit :

Considérant que si, aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le conflit ne peut être élevé après un jugement acquiescé, cette disposition ne s'applique qu'aux jugements sur le fond;

Considérant que, dans l'espèce, le jugement rendu par le tribunal de Castel-Sarrazin, le 24 mars 1865, dans l'instance pendante entre le sieur Patron et le préfet de Tarn-et-Garonne, représentant le domaine de l'État, tout en rejetant l'exception d'incompétence soulevée par le préfet, a réservé le fond du litige en se bornant à

prononcer un sursis ; qu'il est donc un simple jugement interlocutoire; que si, à la suite de ce jugement, le préfet a consenti à examiner de nouveau les questions relatives à la délimitation opérée en 1853 et a pris, à la date du 6 janvier 1866, un nouvel arrêté maintenant la délimitation déjà existante, ce fait, loin de mettre fin au litige, a été suivi, à la date du 9 mars 1866, d'un nouveau jugement ayant encore le caractère interlocutoire, puisqu'il n'a fait que nommer des experts chargés de préparer la décision sur le fond; que la Cour d'appel de Toulouse, saisie de l'appel de ce jugement, n'a pas davantage statué sur le fond du procès, lequel est toujours à juger; que, dans ces circonstances, le préfet de Tarn-et-Garonne, agissant au nom de la puissance publique, était recevable à soulever encore la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 8 de l'ordonnance de 1828;

Sur la compétence :

Considérant que le droit qui appartient à l'administration, en vertu de la loi ci-dessus visée des 22 décembre 1789-10 janvier 1790, de délimiter les cours d'eau navigables, ne donne aux préfets d'autre pouvoir que celui de reconnaître et déclarer la ligne séparative du domaine public et de la propriété privée; qu'il s'ensuit que les limites fixées par l'administration doivent se confondre avec les limites naturelles du cours d'eau et qu'aucune parcelle de terrain située en dehors des dites limites naturelles ne saurait, même sous la réserve d'une indemnité, être comprise par voie de délimitation administrative dans le lit du cours d'eau sans qu'il en résultât un excès de pouvoirs ouvrant aux intéressés le recours autorisé par la loi; qu'ainsi les dispositions qui consacrent et circonscrivent tout à la fois le droit de l'administration excluent pour les tribunaux civils tout pouvoir de reviser la délimitation administrative aussi bien au point de vue d'une indemnité à accorder aux riverains qu'au point de vue de la possession des terrains, et par suite, la compétence que supposerait un tel pouvoir.

Art. 1er. (Arrêté de conflit confirmé.)

(N° 373)

[4 avril 1872.]

Communes. — Subventions spéciales. — Viabilité du chemin. — Mode

de constatation. — Transport des fontes destinées aux travaux de dérivation de la Vanne. — Maintien de la subvention. — (Sieur Renard.) — *Argument tiré contre la viabilité des chemins de ce que le maire n'aurait pas dressé de tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité dans la commune, ainsi que l'exigeait un arrêté du préfet. — Rejet : La loi de 1836 ne prescrit aucun mode spécial de constation au début de l'année : il résulte de l'instruction que les chemins étaient en état de viabilité et que des dégradations extraordinaires y ont été occasionnées par le transport des fontes.*

Vu la requête présentée par le sieur Renard, entrepreneur du transport des fontes employées aux travaux de la dérivation de la Vanne, le 30 octobre 1871, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Yonne, du 8 octobre 1870, par lequel ce conseil l'a condamné à payer, à titre de subvention spéciale, la somme de 345 francs, pour les dégradations extraordinaires qu'il aurait causées, en 1868, aux chemins vicinaux ordinaires nos 2 et 3 de la commune d'Éry, en transportant des fontes destinées aux travaux de dérivation des eaux de la Vanne. Ce faisant, attendu que, contrairement aux pescriptions de l'arrêté du préfet de l'Yonne, du 20 septembre 1856, le maire de la commune d'Ery n'a pas dressé, en 1868, le tableau des chemins vicinaux de la commune entretenus à l'état de viabilité, et que d'ailleurs les chemins sur lesquels les transports ont été effectués étaient en mauvais état de viabilité, et que le requérant avait dû y faire à ses frais des réparations montant à 550 francs; lui accorder décharge;

Vu la loi du 21 mai 1836, notamment l'article 14;

Considérant que si, d'après l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, les communes ne peuvent demander de subventions spéciales que pour des chemins entretenus à l'état de viabilité, la loi n'exige pas que l'état de viabilité soit constaté d'une façon spéciale au début de l'année;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les chemins vicinaux ordinaires nos 2 et 3 de la commune d'Ery étaient à l'état de viabilité au commencement de l'année 1868; qu'il est également établi que pendant la dite année, le sieur Renard a causé aux chemins précités des dégrations extraordinaires, en transportant 3.120 tonnes de fonte sur le chemin n° 2 sur une longueur de 1.380 mètres, et 1.145 tonnes sur le chemin n° 3 sur une longueur de 1.000 mètres, et que le dit sieur Renard n'établit pas que le conseil de préfecture, en lui imposant, à raison de ces dégradations

une subvention spéciale de 265 francs pour le chemin n° 2 et de 80 francs pour le chemin n° 3, ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire. (Rejet.)

(N° 374)

[11 avril 1872.]

Décompte. — Expertise. — Désaccord des experts. — Absence de tierce-expertise. — Pas de nullité, l'expertise et la tierce-expertise n'étant pas obligatoires en cette matière. — Offre d'une addition au décompte sous la condition que l'entrepreneur renoncerait à toute autre réclamation. — Interprétation de l'arrêté du conseil de préfecture sur ce point. — Condition non réalisée. — Erreurs dans la classification des déblais en rocs très-durs et en rocs stratifiés. — Impossibilité de vérifier les quantités par suite du changement des lieux. — Adoption des propositions de l'ingénieur en chef, qui avait vérifié les profils avec l'entrepreneur et examiné les lieux à la fin des travaux. — Déblais en surplomb et en demi-galerie. — Chantiers dangereux. — Prix établis en prévision, article 11 des conditions générales. — Déblais pour la démolition du tunnel. — Frais de bardage des matériaux extraits. — Distance du transport. — Largeur plus grande donnée à la route. — Prix alloué par les experts, supérieur au prix demandé par l'entrepreneur. — Allocation du prix des experts pour les déblais extraits à une distance plus grande que celle prévue. — Frais de régalage prévus pour livrer le sol de la route dans des conditions convenables. — Dépenses pour l'ouverture des chemins d'accès aux chantiers de l'entreprise. — Aucune allocation n'est due de ce chef. — (Sieur Flasselière.) — *Procédure. — Délai du recours au Conseil d'Etat. — Arrêté notifié au mandataire chargé de suivre l'instance au conseil de préfecture. — Pas de déchéance. — Double degré de juridiction.*

Vu la requête présentée pour le sieur Flasselière, entrepreneur des travaux à exécuter, pendant l'année 1863, pour la percée du chalet El Akra (route de Sétif à Bougie), tendant à ce qu'il plaise réformer un arrêté du 3 avril précédent par lequel le conseil de préfecture de Constantine a rejeté une partie des réclamations qu'il avait formées contre le décompte de son entreprise; ce fai-

sant, condamner la province de Constantine à lui payer avec intérêts et dépens, en sus des sommes qui lui ont été allouées par l'arrêté attaqué : 1° 68.854 francs, sauf application du rabais de l'adjudication pour déblais de roc très-dur en masse compacte qui aurait été compté à tort comme roc dur stratifié, subsidiairement ordonner une tierce-expertise sur ce chef, les experts ayant été en désaccord et la tierce-expertise étant, dès lors, obligatoire aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; 2° 1f. 50 par mètre de supplément pour les déblais exécutés en surplomb ou en demi-galerie; 3° 4.211 mètres cubes omis dans le règlement de déblais pour la démolition du tunnel de Kerrata; 4° 17.195 francs pour bardages de matériaux devenus nécessaires par suite de l'ouverture de la route sur une plus grande largeur que celle qui avait été prévue au devis et pour lesquels le conseil de préfecture n'a alloué que 6.818 francs; 5° 6.000 francs pour régalage de 2.000 mètres courants de voûte; 6° 2.000 francs pour ouverture de chemins d'accès à ses chantiers et pour salaires des ouvriers employés à des études pour l'administration;

Vu le mémoire en défense pour la province de Constantine, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté comme formé après l'expiration du délai fixé par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806 et subsidairement comme mal fondé. (Dépens.)

Vu le mémoire en réplique pour le sieur Flasselière, par lequel il conclut : 1° à ce que son pourvoi soit déclaré recevable, par le motif que s'il avait chargé le sieur Arthur de défendre ses intérêts devant le conseil de préfecture, il n'avait pas élu domicile chez lui et que, dès lors, la notification de l'arrêté attaqué faite au dit sieur Arthur n'a pu faire courir contre lui le délai fixé par le décret du 22 juillet 1806; 2° à ce qu'il soit fait droit à ses précédentes conclusions; 3° à ce qu'il lui soit alloué 19,000 francs pour frais d'établissement de deux chemins construits par lui pour le service et au compte de l'administration; 4° à ce qu'il soit déclaré si le conseil de préfecture, en déclarant que l'entrepreneur avait droit aux sommes ajoutées à son décompte par une décision du gouverneur général de l'Algérie, du 27 juillet 1864, a entendu comprendre dans ces sommes celle de 50.125f,09 que la dite décision ne lui avait affectée que sous certaines conditions, pour indemnité pour erreur dans la classification des déblais;

Vu le mémoire en réplique pour la province de Constantine, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté et à ce qu'il soit déclaré qu'il n'y a lieu à interpréter l'arrêté attaqué, cet arrêté ayant décidé que la réclamation relative à la classification des déblais était

mal fondée et n'ayant pu ajouter au décompte, comme admise par la décision, une indemnité qui n'avait été offerte à l'entrepreneur que sous la condition qu'il renoncerait à toute autre réclamation;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Sur la fin de non-recevoir, opposée par la province de Constantine, et tirée de ce que le pourvoi aurait été formé plus de trois mois après la notification de l'arrêté attaqué au domicile du défendeur du requérant :

Considérant que si, par suite du mandat qu'il lui avait donné à cet effet, le sieur Arthur a représenté le sieur Flasselière dans l'instance engagée devant le conseil de préfecture, ce fait ne pouvait suffire pour faire courir, à l'égard du sieur Flasselière, les délais du pourvoi contre l'arrêté du dit conseil du jour de la notification de cet arrêté au domicile du sieur Arthur; que, dès lors, la province de Constantine n'est pas fondée à soutenir que le pourvoi du sieur Flasselière n'est pas recevable comme ayant été formé plus de trois mois après la notification de l'arrêté attaqué au domicile du sieur Arthur;

En ce qui concerne la classification des déblais :

Sur les conclusions du requérant tendant à faire décider qu'en présence du désaccord des experts, le conseil de préfecture ne pouvait se dispenser d'ordonner une tierce-expertise :

Considérant que, dans l'instance engagée entre la province de Constantine et le sieur Flasselière pour le règlement du décompte de cet entrepreneur, l'expertise n'était pas obligatoire; que, dès lors, l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture ne constituait qu'un acte d'instruction auquel les dispositions spéciales de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 ne sont pas applicables;

Considérant, d'autre part, qu'aucune disposition législative ne prescrit au conseil de préfecture l'observation des formalités indiquées par les articles 303 et 318 du Code de procédure civile; qu'ainsi, le conseil de préfecture n'a violé aucune disposition de loi en n'ordonnant pas une tierce-expertise;

Sur la question de savoir si le conseil de préfecture a entendu allouer au requérant la somme de 30.125f,09 que le gouverneur général avait offert d'ajouter à son décompte :

Considérant que cette offre avait été faite sous la condition expresse que l'entrepreneur renoncerait à toute autre réclamation; que le sieur Flasselière avait formellement refusé cette condition et avait saisi le conseil de préfecture de ses réclamations; qu'ainsi,

la disposition par laquelle l'arrêté attaqué, se référant purement et simplement à l'offre du gouverneur général, a mentionné que le sieur Flasselière avait droit aux sommes ajoutées à son décompte par le gouverneur général, ne s'applique pas à la somme dont il s'agit;

Au fond :

Considérant que, des pièces ci-dessus visées et notamment du rapport de l'ingénieur en chef Hardy, il résulte que des erreurs ont été commises dans la classification des déblais au préjudice de l'entrepreneur; que des déblais qui auraient dû être comptés comme rocs très-durs en masse compacte au prix de 5f,85, par application de l'article 14 du bordereau, ont été comptés comme rocs durs stratifiés, et par application de l'article 13, au prix de 3f,95;

Considérant que, par suite des changements survenus dans la disposition des lieux, il serait impossible actuellement de vérifier les quantités de déblais auxquelles le prix le plus élevé doit être appliqué; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'admettre les propositions faites par l'ingénieur en chef Hardy, qui avait vérifié les profils dressés par les agents de l'administration contradictoirement avec l'entrepreneur et examiné les lieux au moment où les travaux venaient d'être terminés; qu'ainsi, il doit être alloué de ce chef au sieur Flasselière, rabais déduit, une somme de 30.125f,09.

En ce qui concerne les déblais en surplomb et en demi-galerie :

Considérant que ces travaux ont été comptés au prix fixé par l'article 15 du bordereau pour les déblais opérés dans des chantiers dangereux et que le requérant ne justifie pas qu'ils aient été faits dans des conditions autres que celles en prévision desquelles ce prix a été calculé; que, dans ces circonstances, il est non recevable, aux termes de l'article 11 des clauses et conditions générales, à réclamer un supplément de 1f,50 par mètre cube;

En ce qui concerne les déblais opérés pour la démolition du tunnel de Kerrata :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué le prix d'un nombre de mètres cubes de déblais très-supérieur à celui que les deux experts avaient proposé d'admettre et que le sieur Flasselière se borne à alléguer que l'application faite par le conseil de préfecture est insuffisante, sans apporter aucune justification à l'appui de son allégation ;

En ce qui concerne les frais de bardage des matériaux extraits :

Considérant que, d'après les prévisions du devis, la route ne devait avoir que 4 mètres de largeur et que, d'après les articles 13 et suivants du bordereau, les prix des déblais comprenaient le

transport des matériaux extraits jusqu'à 4 mètres seulement de distance; qu'il a été reconnu par le conseil de préfecture que, par suite des ordres de l'administration qui a donné à la route une plus grande largeur, les transports de matériaux ont dû se faire à une plus grande distance; que le sieur Flasselière avait demandé un prix moyen de 0f,60 applicable à 48.050 mètres de déblais; que les experts avaient proposé un prix de 0f,75, mais en ne l'appliquant qu'aux matériaux transportés à plus de 4 mètres, soit à 12.659 mètres cubes; que le conseil de préfecture a admis la quantité proposée par les experts, mais n'a alloué que 0f,60 par mètre, en se fondant sur ce qu'il ne pouvait allouer à l'entrepreneur plus que celui-ci n'avait demandé; que le sieur Flasselière ne justifie pas que la quantité de mètres cubes admise par le conseil de préfecture soit insuffisante, mais qu'il est fondé à soutenir que c'est à tort que le dit conseil a refusé de lui allouer le prix de 0f,75 que les experts avaient été d'accord pour proposer; qu'en effet, s'il n'avait demandé que 0f,60, c'est qu'il proposait d'établir un prix moyen applicable à l'ensemble des déblais et que cette proposition ne peut lui être opposée du moment que le prix nouveau n'est appliqué qu'à la partie des déblais extraits à plus de 4 mètres du bord de la route; qu'ainsi, il y a lieu de lui allouer, sans rabais, un supplément de 0f,15 pour 12.659 mètres cubes, soit en totalité 1.898f,85;

En ce qui concerne les frais de régalage:

Considérant que l'entrepreneur chargé d'exécuter les déblais nécessaires pour l'ouverture d'une route était nécessairement tenu d'opérer ces déblais de manière à livrer le sol dans des conditions convenables pour y établir l'assiette de cette route et que le requérant ne justifie pas que l'administration lui ait prescrit d'opérer des travaux de nivellement et d'appropriation autres que ceux qui étaient la conséquence de son marché;

En ce qui concerne l'ouverture de chemins d'accès aux chantiers de l'entreprise:

Considérant qu'en l'absence de toute clause spéciale, il n'est dû à l'entrepreneur aucune rémunération pour les dépenses par lui faites pour l'organisation de ses chantiers;

Sur les conclusions du requérant, tendant à ce qu'il lui soit alloué 19.000 francs pour des chemins qu'il aurait ouverts pour le compte de l'administration:

Considérant que ces conclusions, à l'appui desquelles il n'est d'ailleurs apporté aucune justification, n'ont pas été présentées

devant le conseil de préfecture et que le sieur Flasselière n'est pas recevable à les porter directement devant le Conseil d'État ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les intérêts sont dus du jour de la demande ; que, dès lors, il y a lieu de les allouer au sieur Flasselière, à partir du 18 novembre 1864, jour où il les a demandés pour la première fois devant le conseil de préfecture ;

Art. 1er. La province de Constantine payera au sieur Flasselière, en sus des sommes allouées à cet entrepreneur par l'arrêté du conseil de préfecture de Constantine, du 3 avril 1866 : 1° 30.125f,09 pour erreurs commises dans la classification des déblais; 2° 1.898f,85 pour bardage de matériaux. (Intérêts à partir du 18 novembre 1864 ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; surplus des conclusions du sieur Flasselière rejeté ; province de Constantine condamnée aux dépens.)

(N° 375)

[11 avril 1872.]

Occupation temporaire. — Extraction de sable. — Détermination d'indemnité. — Carrière en exploitation. — Expertise. — Etendue de la mission des experts. — (Compagnie des chemins de fer du Midi.) — *Lorsque des experts, nommés par le conseil de préfecture, sur la demande en indemnité formée par un propriétaire pour dépréciation et privation de jouissance de terrains occupés et fouillés pour des travaux de chemin de fer, se sont bornés à évaluer le dommage causé, le propriétaire est recevable à soutenir ultérieurement et au cours de l'instance que ses terrains devaient être considérés comme une carrière en exploitation et que l'indemnité à lui due devait être calculée d'après le prix courant des matériaux extraits. — Dans le cas où un conseil de préfecture a, sur la demande du propriétaire qui soutient que les terrains fouillés doivent être considérés comme une carrière en exploitation, — sans que d'ailleurs ce fait ait été établi par une expertise préalable, désigné des experts à l'effet d'apprécier la quantité et le prix courant des matériaux extraits. — il y a lieu, alors même que tous les moyens des*

parties auraient été réservés par le conseil de préfecture, quant à ce chef, d'étendre la mission des experts à l'examen de la question de savoir si les terrains dont il s'agit pouvaient être considérés, au moment de leur occupation, comme une carrière en exploitation.

Vu les requêtes présentées pour la compagnie des chemins de fer du Midi tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 29 juillet 1869, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées statuant sur la demande en indemnité formée par le sieur Artola, à raison des dommages causés à sa propriété par suite de l'occupation temporaire de ses terrains par la compagnie des chemins de fer du Midi, a prescrit une expertise à l'effet de vérifier et rapporter quel est le nombre et la valaur des mètres cubes de matériaux extraits dans la sablière d'Auslet par la compagnie et a fixé à 400 francs la somme annuelle à payer par la compagnie au sieur Artola, depuis le 1er octobre 1868 jusqu'à ce qu'elle ait évacué les lieux et levé ses chantiers;

Ce faisant, 1° attendu que les experts, nommés par le conseil de préfecture pour évaluer l'indemnité due au sieur Artola, ont fixé cette indemnité d'après la dépréciation subie par les terrains et la privation de jouissance supportée par le propriétaire; que c'est postérieurement à l'expertise à laquelle il avait été appelé, que le sieur Artola a demandé que ses terrains fussent considérés comme une carrière en exploitation et que le prix courant des matériaux extraits lui fût payé; décider que la demande du sieur Artola, à fin de payement des matériaux extraits, n'était pas recevable comme ayant été tardivement formée;

2° Attendu que le conseil de préfecture a prescrit une expertise à l'effet d'évaluer la quantité et la valeur des matériaux extraits; mais que les terrains du sieur Artola ne pouvaient être considérés comme constituant une carrière en exploitation au moment de l'occupation par la compagnie; que d'ailleurs le conseil de préfecture devait préalablement ordonner une expertise à l'effet d'examiner ce point du débat, fixer à 15.867 francs l'indemnité due au sieur Artola à raison de l'occupation de la sablière d'Auslet par la compagnie du Midi, et subsidiairement dire qu'il sera procédé à une expertise à l'effet de déterminer si la sablière d'Auslet pouvait être considérée, au moment de l'occupation par la compagnie, comme une carrière en exploitation;

3° Attendu que la somme de 400 francs fixée par le conseil de préfecture comme indemnité annuelle à payer par la compagnie jusqu'à complète évacuation des lieux est exagérée, réduire la dite

indemnité à la somme de 100 francs, et condamner le sieur Artola aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Artola, tendant au rejet de la requête, par les motifs : 1° que le requérant n'était pas déchu du droit de réclamer, au cours de l'instance, conformément à l'article 55 de la loi du 16 septembre 1807, que le prix courant des matériaux extraits dans la sablière d'Auslet lui fût payé à titre d'indemnité ; 2° que la dite sablière d'Auslet a été considérée à juste titre par le conseil de préfecture comme étant une carrière en exploitation au moment de l'occupation par la compagnie ; que d'ailleurs, si le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet d'évaluer la quantité et la valeur des matériaux extraits, il a réservé, quant à ce chef, tous les moyens des parties; 3° que l'indemnité annuelle de 400 francs fixée par le conseil de préfecture, conformément à l'avis du tiers-expert, jusqu'à la complète évacuation des lieux par la compagnie, n'est pas exagérée;

Vu les observations du ministre des travaux publics, du 5 juillet 1870 ;

Vu les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807, articles 55 et 56 ;

En ce qui touche la recevabilité de la demande :

Considérant que la demande du sieur Artola tendait à obtenir la fixation de l'indemnité qui lui était due, à raison de l'occupation temporaire de ses terrains et des fouilles qui y avaient été faites par la compagnie du Midi ; que si les experts nommés à l'effet d'établir cette indemnité se sont bornés à évaluer le dommage causé au sieur Artola par suite de la dépréciation et de la privation de jouissance de ses terrains, rien ne faisait obstacle à ce que le sieur Artola soutînt, au cours de l'instance, que ses terrains devaient être considérés comme constituant une carrière en exploitation et demandât en conséquence que l'indemnité qui lui était due fût calculée d'après le prix courant des matériaux extraits;

En ce qui touche les conclusions de la compagnie, tendant à la fixation immédiate de l'indemnité et la portée de l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que la compagnie du Midi soutient que les terrains du sieur Artola ne constituaient pas une carrière en exploitation, et que d'ailleurs, c'est à tort que le conseil de préfecture a prescrit une expertise à l'effet de constater la quantité et la valeur des matériaux extraits de la sablière d'Auslet, par le motif que cette décision trancherait au profit du sieur Artola la question de savoir

si la sablière d'Auslet devait être regardée comme une carrière en exploitation, sans que cette question ait elle-même été soumise à une expertise préalable;

Considérant qu'aux termes de l'article 7 de l'arrêté attaqué, tous moyens des parties, quant à ce chef, demeurent réservés; qu'ainsi l'arrêté ne fait point obstacle à ce que la compagnie du Midi fasse la preuve, par tels moyens qu'elle jugera convenables, que la sablière d'Auslet ne constituait pas, au moment de sa occupation par la compagnie, une carrière en exploitation;

Considérant d'ailleurs, que la solution de cette question nécessite un supplément d'instruction, et qu'il y a lieu d'en renvoyer l'examen aux experts qui seront désignés, aux termes de la décision du conseil de préfecture, à l'effet d'apprécier la valeur et la quantité des matériaux extraits par la compagnie dans la sablière d'Auslet;

En ce qui touche l'indemnité annuelle due au sieur Artola, à partir du 1er octobre 1868 jusqu'à l'évacuation des lieux par la compagnie:

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a fixé cette indemnité annuelle de 400 francs;

Art. 1er. Les experts, désignés à l'effet d'apprécier la quantité et le prix courant des matériaux extraits de la sablière d'Auslet par la compagnie du Midi, se prononceront également sur la question de savoir si ladite sablière pouvait être considérée, au moment de son occupation par la compagnie, comme une carrière en exploitation.

(Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire; surplus des conclusions de la Compagnie rejeté; dépens réservés pour être supportés par qui succombera en fin de cause.)

(N° 376)

[11 avril 1872.]

Dommages. — Débordement des eaux d'un égout. — Action du locataire contre le propriétaire. — Etat appelé en garantie. — Compétence judiciaire ou administrative. — Conflit négatif. — L'action en indemnité dirigée par un locataire contre un propriétaire, à raison du trouble apporté à sa jouissance par suite du

débordement des eaux d'un égout public, ne doit pas être portée devant la juridiction administrative dans le cas où il est allégué par le propriétaire que le dommage provient de l'exécution de travaux publics et qu'une action en responsabilité est par lui, à raison de ce fait, intentée contre l'Etat. — (L'action du locataire est fondée sur les dispositions des articles 1719 et suivants du Code civil qui règlent les obligations respectives du bailleur et du preneur, et il appartient exclusivement à la juridiction civile de statuer sur une action de cette nature, sauf à surseoir, si elle le juge convenable, jusqu'à la décision de la juridiction administrative sur l'action en responsabilité du propriétaire contre l'Etat) (*). (Sieur Hergault-Losinière.)

Vu la requête en règlement de juges pour le sieur Hergault-Losinière, tendant à ce qu'il plaise au chef de l'Etat procéder audit règlement dans l'instance engagée le 23 janvier 1866 devant le tribunal civil de l'arrondissement de Rennes entre le dit sieur Hergault-Losinière et le sieur Ménard, et portée successivement depuis lors devant la cour d'appel de Rennes et devant le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine ;

Ce faisant, attendu que, le 23 juillet 1865, à la suite d'un orage, des locaux, à l'usage de magasins, loués par le sieur Hergault-Losinière dans la maison du sieur Ménard, ont été envahis par les eaux provenant d'un égout public et qu'il en est résulté un dommage évalué à 1.775f,20 par expert commis par justice ; attendu que, sur la demande introduite par le sieur Hergault-Losinière

(*) Le ministre de l'intérieur concluait, dans l'espèce, au renvoi des parties devant la juridiction civile :

« ... Le sieur Hergault-Losinière prétend qu'il ne veut avoir affaire qu'à son propriétaire, sauf à ce dernier à exercer un recours contre l'État comme il l'entendra... Je pense qu'on ne peut en effet enlever au requérant l'option qui lui appartient d'après les règles qui régissent les baux à loyer et les travaux exécutés dans l'intérêt de services publics : il doit pouvoir agir à son gré, soit contre son propriétaire, soit contre l'administration, cause du trouble dont il se plaint. Comme, d'un autre côté, la juridiction administrative n'a évidemment aucune qualité pour statuer sur les contestations qui s'élèvent entre propriétaires et locataires, le conflit actuel me paraît devoir être vidé dans le sens de la compétence des tribunaux judiciaires, en ce qui touche la réparation de dommages poursuivie contre le sieur Ménard, sauf auxdits tribunaux à surseoir à statuer, s'ils le jugent convenable, jusqu'à la décision définitive du conseil de préfecture sur la question de responsabilité de l'État... » — Sur le droit du locataire d'agir directement contre l'État, voir un arrêt du 1er avril 1869 (Ardoin), *Annales*, 1870, p. 425. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

contre le sieur Ménard, son bailleur, et tendant : 1° à des dommages-intérêts pour trouble dans la jouissance des locaux loués et préjudices divers ; 2° à ce que les travaux fussent faits par le propriétaire pour empêcher le retour de semblables accidents, le sieur Ménard a décliné la compétence du tribunal et appelé l'État en garantie, en se fondant sur ce que l'envahissement des eaux avait pour cause la mauvaise construction de l'égout d'où les eaux s'étaient échappées et que le dommage devait être, en conséquence, considéré comme la suite de l'exécution de travaux publics ; attendu que, dans cet état, le tribunal civil de Rennes, par jugement du 24 juillet 1866, tout en se déclarant incompétent pour connaître de l'action du sieur Ménard contre l'État, s'était reconnu compétent, pour connaître de l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard, mais que cette décision a été infirmée par arrêt de la cour d'appel de Rennes du 11 avril 1867, passé en force de chose jugée, en tant que le jugement dont était appel avait admis la compétence de la juridiction civile sur le chef de l'action du sieur Hergault-Losinière, tendant à des dommages-intérêts ; attendu que le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine, saisi de la dite action en ce chef, s'est à son tour déclaré incompétent pour en connaître ; que de là résulte un conflit négatif et la nécessité de régler des juges ; attendu que la juridiction civile est compétente pour connaître des actions de la nature de celle intentée par le sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard, renvoyer la cause et les parties devant la juridiction civile et condamner le défendeur aux dépens ;

Vu l'arrêt de la cour d'appel de Rennes et l'arrêté du conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine susmentionnés ;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Ménard, tendant à ce qu'il plaise au chef de l'État, attendu que le trouble apporté à la jouissance du sieur Hergault-Losinière, sur les locaux loués par lui et le préjudice qu'il prétend avoir souffert, proviennent d'un fait de force majeure dont nul n'est responsable, mais dont le sieur Ménard, dans tous les cas, ne saurait répondre envers son locataire, quand il est reconnu dès à présent que l'inondation est la suite de l'exécution de travaux publics dirigés par l'administration, c'est-à-dire que le dommage éprouvé est le fait d'un tiers, qui ne se prévaut d'ailleurs d'aucun droit sur la chose louée ; attendu que, dans cet état, l'action du sieur Hergault-Losinière, à supposer qu'elle existe, est une action directe contre l'administration de la compétence de la juridiction administrative ; dire qu'il n'y a lieu à règlement de juges, le tribunal civil restant saisi de

l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard au chef relatif à la confection de travaux et le conseil de préfecture, saisi, d'autre part de la demande en garantie du sieur Ménard contre l'Etat; condamner le demandeur aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, du 2 décembre 1871, tendant au renvoi de la cause et des parties devant la juridiction civile;

Vu la loi des 16-24 août 1790, la loi du 28 pluviôse an VIII, l'ordonnance du 12 décembre 1821;

Vu les articles 1719 à 1725 du Code civil;

Considérant que la demande dirigée par le sieur Hergault-Losinière, locataire, contre le sieur Ménard, son bailleur, et introduite le 23 janvier 1866 devant le tribunal civil de Rennes, tendait à faire condamner le sieur Ménard : 1° à payer au sieur Hergault-Losinière des dommages-intérêts à raison du trouble de jouissance et de préjudice causés par le débordement des eaux d'un égout public; 2° à faire des travaux propres à empêcher le retour de pareils accidents; que, sur cette demande, le sieur Ménard a, tout à la fois, décliné la compétence du tribunal et appelé en garantie le préfet comme représentant l'État;

Considérant que si, par jugement du 24 juillet 1866, le tribunal civil de Rennes avait retenu la connaissance des deux chefs de l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard, en renvoyant celle de la demande en garantie à la juridiction administrative, la cour d'appel de Rennes, par arrêt du 11 avril 1867, infirmant pour partie le dit jugement, a déclaré la juridiction civile incompétente pour statuer sur le chef de l'action du sieur Hergault-Losinière relatif aux dommages-intérêts; que le conseil de préfecture d'Ille-et-Villaine, saisi par le sieur-Hergault-Losinière de ce chef de l'action, ainsi que de la demande en garantie du sieur Ménard contre l'État, s'est déclaré incompétent pour statuer sur l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard;

Considérant que, des deux décisions qui précèdent, résulte un conflit négatif donnant lieu à règlement de juges, à l'effet qu'il soit statué sur l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard, au chef des dommages-intérêts réclamés;

Considérant que l'action dont il s'agit est fondée sur les dispositions des articles 17, 19 et suivants du Code civil qui règlent les obligations respectives du bailleur et du preneur, que quelle que soit la décision à intervenir au fond, il appartient exclusivement à la juridiction civile de statuer sur une action de cette nature;

qu'il y a donc lieu de renvoyer la cause et les parties devant la juridiction civile déjà saisie de l'action du sieur Hergault-Losinière, au chef tendant à la confection de travaux, pour y être statué sur la même action, au chef des dommages-intérêts, sauf à cette juridiction à surseoir, si elle le juge convenable, jusqu'à la décision de la juridiction administrative sur l'action en responsabilité du sieur Ménard contre l'État;

Art. 1er. L'arrêt de la cour d'appel de Rennes ci-dessus visé est considéré comme non avenu, en tant qu'il a infirmé la disposition du jugement du tribunal civil de Rennes qui lui était déféré, statuant sur l'action du sieur Hergault-Losinière contre le sieur Ménard au chef relatif à des dommages-intérêts. (Dépens réservés pour être supportés par qui succombera en fin de cause.)

(N° 377)

[15 avril 1872.]

Patente. — Entrepreneur de travaux publics. — Travaux suspendus par ordre de l'administration. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — Procédure. — Réclamation. — Suspension des délais pendant la guerre. — Nouveaux délais impartis égaux aux délais ordinaires. — Application, en matière administrative contentieuse, des décrets des 9 septembre et 3 octobre 1870 et de la loi du 26 mai 1871, article 3. — Rôle de contributions directes publié le 22 janvier 1871. — Réclamation déposée à la préfecture le 1er mai suivant. — Recevabilité. — (Sieur Borrione).

Vu la requête présentée par le sieur Antoine Borrione, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 15 juin 1871, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a rejeté, pour cause de déchéance, sa demande en réduction de la contribution des patentes à laquelle il a été imposé, pour l'année 1871, sur le rôle de la commune de Glères, comme entrepreneur de travaux publics;

Ce faisant, attendu que les travaux de construction du canal de Beaumont, entrepris par le requérant, ont été suspendus le 25 avril 1871, sur l'ordre de l'administration des ponts et chaussées et en raison de l'insuffisance des ressources; que sa réclamation n'a été motivée que par la suspension des travaux dont il s'agit, et que s'il

n'a point réclamé dans le délai fixé par la loi, c'est qu'il ne pouvait alors prévoir cette circonstance indépendante de sa volonté; lui accorder, en conséquence, la réduction demandée;

Vu les observations du ministre des finances, du 2 octobre 1871, et tendant au maintien de l'arrêté attaqué;

Vu les lois du 21 avril 1832, du 25 avril 1844 et du 4 août 1844;

Vu les décrets du Gouvernement de la Défense nationale, des 9 septembre et 3 octobre 1870, et la loi du 26 mai 1871;

En la forme :

Considérant qu'aux termes des articles 1 et 2 du décret du 3 octobre 1870 susvisé, la suspension des prescriptions et péremptions, en matière civile pendant la durée de la guerre, s'applique aux différents actes de recours devant les tribunaux judiciaires ou administratifs et généralement à tous les actes qui, d'après la loi, doivent être accomplis dans un délai déterminé; que, par l'article 3 du même décret, cette disposition a été étendue à tous les départements de la France, et qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 26 mai 1871 susvisée, de nouveaux délais égaux aux délais ordinaires judiciaires ou administratifs ont commencé à courir le onzième jour après celui de la promulgation de cette loi;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le rôle des patentes, pour 1871, a été publié dans la commune de Gières le 22 janvier 1871; que la demande en réduction du sieur Borrione a été déposée à la préfecture le 1er mai 1871; qu'il suit de là que la réclamation du requérant a été présentée avant l'expiration des délais fixés par les dispositions des lois et décrets précités, et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Isère a rejeté la dite réclamation comme ayant été tardivement formée;

Au fond :

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement et qu'il y a lieu de renvoyer le sieur Borrione devant le conseil de préfecture de l'Isère pour être statué sur sa réclamation ce qu'il appartiendra... (Arrêté annulé; renvoi devant le même conseil pour être statué, au fond, ce qu'il appartiendra.)

(N° 378)

[29 avril 1872.]

Procédure. — Conseil d'Etat. — Pourvoi du ministre dans l'intérêt de la loi. — Arrêtés préparatoire et définitif encore susceptibles d'être attaqués par les parties intéressées. — Non-recevabilité du recours du ministre. — Le ministre n'est recevable à déférer des décisions au Conseil d'Etat, dans l'intérêt de la loi, qu'autant que ces décisions n'ont pas été attaquées par les parties dans les délais du règlement ou sont passées en force de chose jugée avant l'expiration des délais (*). — (Sieur Coulonges).

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, le dit recours enregistré le 9 mars 1872 et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler dans l'intérêt de la loi : 1° un arrêté du 28 mars 1871, par lequel le conseil de préfecture du Lot a nommé le sieur Darlu, géomètre, tiers-expert pour l'évaluation des indemnités dues au sieur Coulonges par le sieur Salban, entrepreneur des travaux d'amélioration de la sortie de l'écluse de Lamegrade (Lot), à raison de l'extraction de matériaux effectuée dans les terrains du dit sieur Coulonges, pour l'exécution des dits travaux; — 2° un arrêté du 17 octobre 1871, par lequel le conseil de préfecture a, sur le vu du rapport de tierce-expertise déposé par le sieur Darlu, fixé le montant de l'indemnité due par le sieur Salban au sieur Coulonges; ce faisant, attendu qu'aux termes de l'article 56 de la

(*) On trouvera le développement de ce principe en matière judiciaire dans Dalloz, v° Cassation, n° 994. — Dufour a critiqué son application aux matières administratives (3° édit., vol. II, n° 352) à raison des diverses anomalies qu'il signale. — Sur ces sortes de recours et leur recevabilité, voir les arrêts des 13 avril 1850 (Franc), *Annales*, 1850, p. 649; 10 mai 1851 (Planchais), *Annales*, 1851, p. 201. — Voir aussi Dalloz, v° Conseil d'État, ch. 4, n° 274, et ch. 6, n° 390. — Rapprocher la loi des 15 janvier, 8 mars 1849, art. 43, 44, 46, 47; le règlement du 28 octobre 1849, art. 28 et suivants; la loi du 24 mai 1872, art. 26. — Sous l'empire de la loi du 8 mars 1849, les pourvois, dans l'intérêt de la loi, ne pouvaient être formés que par le ministre de la justice : il en était de même des revendications exercées devant la section du contentieux en vertu de l'article 47. La loi de 1872 (art. 26) accorde ce droit de revendication à tous les ministres, mais elle ne prévoit pas expressément le recours dans l'intérêt de la loi. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

loi du 16 septembre 1807, lorsqu'il y a lieu à tierce-expertise pour le règlement des indemnités dues à raison des dommages résultant des travaux de grande voirie exécutés par l'État, l'ingénieur en chef est de droit le tiers-expert, sans qu'il y ait lieu de distinguer, à cet égard, entre le cas où l'État exécute les travaux directement, par voie de régie, et celui où il les adjuge à un entrepreneur; dire que c'est à tort que le conseil de préfecture du Lot a désigné comme tiers-expert le sieur Darlu, et a statué sur le fond de la contestation qui lui était soumise sur le vu du rapport de tierce-expertise déposé par le dit sieur Darlu;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que les ministres ne sont recevables à présenter des pourvois dans l'intérêt de la loi, qu'autant que les décisions qui font l'objet de ces pourvois n'ont pas été déférées au Conseil d'État par les parties intéressées dans les délais du règlement, ou sont passées en force de chose jugée avant l'expiration de ces délais;

Considérant que l'arrêté du 28 mars 1871 n'est qu'un arrêté préparatoire qui peut être déféré au Conseil par les parties intéressées en même temps que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a statué sur le fond de la contestation pendante entre le sieur Coulonges et le sieur Salban;

Considérant que l'arrêté du 17 octobre 1871, par lequel le conseil de préfecture a statué sur le fond de cette contestation, n'a été notifié au sieur Salban, entrepreneur, que le 25 décembre 1871, et par les soins de l'administration; qu'il n'est pas justifié qu'aucune notification ait été faite à la requête de l'une des parties, ni que celles-ci aient exécuté sans réserves l'arrêté dont s'agit; que, dans ces circonstances, le pourvoi formé à la date du 9 mars 1872, dans l'intérêt de la loi par le ministre des travaux publics, n'est pas recevable;

Art. 1er. Le pourvoi formé dans l'intérêt de la loi par le ministre des travaux publics contre les arrêtés rendus les 18 mars et 17 octobre 1871, par le conseil de préfecture du Lot, est déclaré non recevable.

(N° 379)

[11 mai 1872.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Commission syndicale. —

Taxes. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Arrêté du conseil de préfecture. — Pourvoi. — Délai de trois mois à partir de la notification. — Déchéance. — Pourvoi d'un président de commission syndicale de curage contre un arrêté du conseil de préfecture qui a réduit la taxe de certains contribuables. — Rejet par le motif que le pourvoi n'a pas été formé dans le délai du règlement (*). —

(Commission syndicale du curage de la rivière d'Aisne.)

Vu la requête présentée pour la commission syndicale du curage de la rivière de l'Aisne, agissant poursuites et diligences du sieur Doussot, juge de paix du canton de Sainte-Ménehould, président de la dite commission, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 8 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a réduit de 428f,25 c. à 188 francs par hectare la taxe réclamée au sieur de Chamisso et à un certain nombre d'autres propriétaires riverains de l'Aisne pour leur part contributive des travaux exécutés par la commission syndicale ; ce faisant, déclarer que la taxe primitivement imposée sera maintenue, attendu qu'elle a été établie proportionnellement au degré d'intérêt des propriétés des sieurs de Chamisso et consorts dans les travaux de curage;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs de Chamisso, tendant au rejet du recours, soit comme non recevable, attendu que le président de la commission syndicale a reconnu, dans une lettre adressée le 2 juin 1869 au sous-préfet de Sainte-Ménehould, que la décision du conseil de préfecture lui avait été notifiée le 20 mai précédent, et que le pourvoi n'a été formé qu'à la date du 18 mars 1870, lorsque le délai de trois mois fixé par le décret du 22 juillet 1806 était expiré, soit comme mal fondé, attendu que le curage n'a pas été effectué dans les limites du vieux fond et des vieux bords et que les proportions qui lui ont été données ont diminué la valeur des propriétés des réclamants ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics;

Vu le mémoire en réplique produit par la commission syndicale,

---

(*) Le premier considérant de l'arrêt rappelle l'assimilation de ces sortes de taxes aux contributions directes. Mais c'est surtout à l'égard du délai pour réclamer devant le conseil de préfecture que cette assimilation produit son effet. Quant au recours contre l'arrêté du conseil de préfecture statuant sur la réclamation, la déchéance résulte bien plutôt de la règle générale établie par le décret du 22 juillet 1806, qui n'accorde qu'un délai de trois mois. Voir un arrêt du 9 février 1872 (Cosnard), *Annales*, 1873, p. 404. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

le 28 novembre 1871, par lequel elle expose que la décision du conseil de préfecture ne lui a été notifiée régulièrement par les sieurs de Chamisso et consorts que le 4 février 1870; que les réclamants, ayant accepté les indemnités qui leur ont été offertes à raison de l'expertise apportée dans les travaux de curage, ne sont pas fondés à critiquer cette extension, et persiste dans ses précédentes conclusions;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu le décret réglementaire du 22 juillet 1806;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI les taxes établies pour le recouvrement des frais occasionnés par le curage des rivières non navigables sont assimilées aux contributions directes, tant pour leur mode de perception que pour l'instruction et le jugement des réclamations auxquelles elles peuvent donner lieu;

Considérant que le président de la commission syndicale a reconnu, dans la lettre ci-dessus visée, du 2 juin 1869, et adressée au sous-préfet de Sainte-Ménehould, qu'il avait reçu le 20 mai précédent par l'intermédiaire de ce fonctionnaire, notification de l'arrêté du 8 janvier 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a statué sur les réclamations des sieurs de Chamisso et consorts contre les taxes qui leur avaient été imposées pour le curage de la rivière de l'Aisne, et que le recours formé au nom de cette commission contre le dit arrêt n'a été enregistré que le 18 mars 1870, plus de trois mois après cette notification; qu'il suit de là que ce recours doit être rejeté comme non recevable par application de l'article 11 du règlement du 22 juillet 1806. (Rejet.)

(N° 380)

[11 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Construction de route. — Résiliation pour renchérissement de la main-d'œuvre.—Effet rétroactif remontant au jour de la demande. — Vérification par expertise du cube des déblais exécutés. — Classification des déblais. — Fouille des caniveaux.—Augmentation imprévue des déblais.—Augmentation du prix de la main-d'œuvre. — Travaux ayant subi une notable

augmentation. — Application du rabais de l'adjudication. — Expertise. — (Sieur Gonthier.) —*Dans le cas où, par suite du renchérissement de la main-d'œuvre en cours d'exécution des travaux, la résiliation a été demandée par l'entrepreneur, il y a lieu de lui tenir compte de ses dépenses en appliquant, soit aux fournitures, soit à la main-d'œuvre, les prix réels à évaluer par experts, à partir de la demande en résiliation jusqu'à l'acceptation.*

Vu la requête présentée par le sieur Gonthier, cessionnaire de l'entreprise des travaux de construction de la route de Moutier à Bozel, section comprise entre Moutier et Brides-les-Bains tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 7 janvier 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie, statuant sur sa réclamation contre le décompte des travaux de l'entreprise, a ordonné une expertise à l'effet : 1° d'évaluer le cube total des déblais extraits par l'entrepreneur, postérieurement à la rentrée de la voie dans la montagne ; 2° de déterminer le cube des déblais à la mine et celui des déblais à la pioche ; 3° au cas où dans la partie attaquée en dehors des prévisions premières du devis, les experts reconnaîtraient, soit au moyen des affleurements existant sur le talus, soit de toute autre manière, que l'entrepreneur a rencontré des matériaux d'une dureté exceptionnelle et nécessitant des procédés spéciaux d'extraction, en évaluer le cube et proposer un prix ; 4° de reconnaître si le niveau de la chaussée a été, oui ou non, abaissé de 0m,80, ou de toute autre quantité, sur toute son étendue ; en cas de réponse affirmative, supputer d'après les bases précédentes le cube des déblais extraits, et apprécier les dépenses supplémentaires auxquelles cet excédant de travail a pu donner lieu ; 5° déterminer, pour ce qui est des canivaux creusés dans le roc, quelle est la différence entre le cube de la fouille, telle qu'elle a été prévue par le devis, et celle qui a été exécutée par l'entrepreneur; déclarant que « les travaux en augmentation seraient comptés par application des prix du bordereau, et soumis au rabais de 15 p. 100 de l'adjudication primitive, en réservant toutefois l'appréciation du conseil pour le cas où les experts reconnaîtraient que les entrepreneurs ont eu à exécuter un travail absolument imprévu ;

Ce faisant et attendu, en ce qui touche l'acquiescement relatif au changement de tracé, souscrit le 11 avril 1865 par l'entrepreneur Albertolli, que cet engagement qui modifie gravement au préjudice de l'entreprise les termes de l'adjudication n'est visé ni dans l'acte de cession, ni dans l'arrêté préfectoral approbatif de

la cession, ces deux pièces se référant aux seules conditions de la soumission primitive, qu'ainsi il n'est pas opposable au sieur Gonthier, dont l'acquiescement, en l'absence d'une disposition expresse, ne saurait être présumé; en ce qui touche la portée de l'expertise ordonnée par les premiers juges : attendu que l'acceptation des avant-métrés résultant de l'engagement du 11 avril 1865 ne peut être opposée au sieur Gonthier, du moment qu'il est resté étranger à cet engagement; en ce qui touche la fouille des caniveaux : attendu que cette fouille, effectuée dans un espace restreint, a entraîné plus de frais qu'un déblai à la mine par grandes masses, et ne saurait y être assimilé ; en ce qui touche les indemnités pour déblais jetés hors de la voie : attendu que ces dépôts ne sont pas des dépôts temporaires tels que ceux prévus au devis, mais des dépôts à perpétuelle demeure entraînant l'expropriation des terrains qu'ils recouvrent ; que la masse en ayant été quadruplée, l'administration ne saurait opposer à l'entreprise une fin de non-recevoir tirée d'engagements non contractés dans la prévision de dommages restreints; en ce qui touche les augmentations de prix depuis l'adjudication : attendu que cette augmentation n'est pas contestée et qu'elle n'a atteint l'entreprise que par suite de retard d'exécution provenant des modifications continuelles du tracé; en ce qui touche le rabais de l'adjudication : attendu que les modifications du projet ayant augmenté dans une proportion énorme l'ensemble des travaux, et l'administration ayant gardé le silence sur la première demande en résiliation fondée sur ce motif, le rabais ne saurait être appliqué que jusqu'à concurrence du montant de l'adjudication primitive, ou tout au plus de ce montant augmenté d'un sixième; par ces motifs, déclarer : 1° que l'acquiescement, souscrit le 11 avril 1865, par le sieur Albertolli, n'est pas opposable au sieur Gonthier, qui y est resté étranger ; 2° que l'expertise ordonnée portera sur tout le cube des déblais exécutés depuis le commencement de l'entreprise, et non pas seulement sur le cube exécuté postérieurement à la modifidation du tracé dont les résultats sont consignés au second avant-métré ; que, d'autre part, elle devra reconnaître, classer à part tous les déblais qui, par leur nature et la difficulté de leur extraction, paraîtraient imprévus dans la classification du projet, pour leur appliquer de nouveaux prix ; 3° que le prix de 1f,50 par mètre linéaire, alloué pour la fouille des caniveaux, sera augmenté dans une proportion correspondante à l'augmentation du cube de déblai de ces fouilles; 4° que l'administration restera chargée des indemnités pour déblais jetés hors de la voie et qu'elle remboursera à l'exposant

celles déjà payées, si mieux elle n'aime lui allouer un prix de 0f10 par mètre cube de déblais portés en dépôt; subsidiairement, qu'à raison de l'augmentation énorme et imprévue des déblais en excès, il y a lieu tout au moins de mettre à la charge de l'administration telle partie des dites indemnités que les experts arbitreront; 5° qu'il y a lieu d'indemniser l'entrepreneur de l'augmentation des prix depuis l'adjudication, tout au moins à partir du jour où il a fait valoir son droit à résiliation (4 mai 1867), jusqu'à celui où la-dite résiliation a été prononcée (19 nov. 1868); 6° que le rabais de l'adjudication ne sera appliqué que jusqu'à concurrence du montant prévu de cette adjudication, ou tout au plus de ce montant augmenté d'un sixième; que tout ce qui dépassera cette limite dans le compte des travaux exécutés n'y sera pas soumis; subsidiairement et en tous cas, que le rabais ne frappera pas les travaux dont les prix n'ont pas été déterminés au bordereau;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, ensemble le rapport de l'ingénieur en chef, tendant au rejet des conclusions de l'entreprise sur tous les chefs, sauf celui qui concerne la classification, avec de nouveaux prix non passibles du rabais de 15 p. 100, des déblais différents de ceux prévus au devis, par ces motifs que les autres chefs de réclamation sont formellement contraires soit au cahier des clauses et conditions générales, soit aux conditions particulières de l'adjudication, et que l'administration se borne à invoquer celles des dispositions de l'engagement du 11 avril 1865 qui concerne l'acceptation des avant-métrés; que cette clause n'est qu'une application de l'article 58 du devis, et doit dès lors engager le cessionnaire de l'entreprise;

Vu le procès-verbal d'adjudication, du 14 février 1863;

Vu l'acte de cession de l'entreprise, du 20 juillet 1865, et l'arrêté préfectoral du 6 octobre 1865, approuvé par le ministre le 4 novembre suivant;

Vu la dépêche du ministre des travaux publics au préfet de la Savoie, du 12 décembre 1868, concluant, sur l'avis conforme du conseil général des ponts et chaussées, au rejet des réclamations du sieur Gonthier contre le décompte de l'entreprise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche la vérification par expertise du cube des déblais exécutés :

Considérant que le conseil de préfecture, se fondant, non sur l'engagement du 11 avril 1865, mais sur l'acceptation de l'avant-métré primitif du 22 mai 1864, a limité cette vérification aux déblais exécutés postérieurement à la modification du tracé, puisque

ceux qui avaient été exécutés antérieurement figurent dans l'avant-métré du 22 mai 1864, accepté par l'entrepreneur; que cet avant-métré, antérieur à la rentrée de l'axe de la route dans la montagne, a été dressé conformément à l'article 58 du devis, et qu'aux termes de cet article, les parties de l'avant-métré qui n'ont donné lieu à aucune réclamation, dans le délai d'un mois, doivent servir de base au règlement définitif du cube des travaux qui y sont portés; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas recevable à demander une nouvelle évaluation des cubes portés à l'avant-métré du 22 mai 1864, pour les parties de la route où les travaux ont été achevés en totalité, conformément à cet avant-métré, avant la modification du tracé;

En ce qui touche la classification des déblais :

Considérant que l'administration n'a pas opposé à l'entrepreneur l'engagement du 11 avril 1865; qu'aux termes de l'article 59 du devis, les diverses natures de déblais doivent être classées en cours d'exécution; que conformément à cette disposition, l'administration et l'entreprise ont procédé, dès le début des travaux, au relevé d'attachement dont l'exactitude est contestée : qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a regardé l'avant-métré du 22 mai 1864 comme définitif, tant pour le cube des terrasses que pour la classification des déblais; et qu'il y a lieu, sur ce dernier chef, d'étendre sans distinction l'expertise ordonnée pour déterminer la quantité des diverses natures de déblais, à tous les travaux exécutés, soit avant, soit après la modification du tracé;

Considérant d'ailleurs que l'administration admet elle-même que l'expertise doit reconnaître et cuber tous les genres de déblais qui, en raison de leur dureté exceptionnelle, de leur humidité ou de toute autre circonstance entraînant des difficultés spéciales, ne lui paraîtraient pas rentrer dans les deux seules catégories prévues à la série, d'après l'inspection des affleurements, et auxquels il y aurait lieu par conséquent de faire application d'un prix nouveau;

En ce qui touche la fouille des caniveaux :

Considérant que si l'administration allègue que c'est sans ordre que l'entrepreneur a substitué le travail à la mine au travail au pic, elle ne reconnaît pas moins qu'elle doit payer les travaux exécutés dont elle a profité, mais qu'elle entend appliquer au travail à la mine le prix prévu au bordereau, et que le conseil de préfecture a admis ce mode d'évaluation; qu'en effet le bordereau n'a pas prévu deux prix pour les déblais à la mine suivant qu'ils seraient faits par petites ou par grandes masses; qu'il y a donc

lieu d'appliquer le prix uniforme du travail à la mine, mais en tenant compte des différences que les experts sont appelés à établir, pour le cas où la fouille aurait atteint des roches imprévues d'une dureté exceptionnelle;

En ce qui touche les indemnités réclamées pour dépôt de déblais hors de la voie :

Considérant que l'entrepreneur n'a cessé de signaler à l'administration les éboulements qui se produiraient, soit par suite du défaut d'inclinaison des talus, soit par suite de l'accumulation imprévue des déblais en excès sur le bord de la route; que si l'article 40 du devis met à la charge de l'entrepreneur le dépôt sur les terrains riverains de l'excès des déblais sur les remblais, tel qu'il est prévu à l'avant-métré, celui-ci allègue que les modifications successives du tracé ont entraîné une augmentation considérable des dépôts prévus, de telle sorte qu'ils ont coulé sur le flanc de la montagne et recouvert des terrains de la vallée; qu'il y a lieu de charger les experts d'apprécier dans quelle mesure ces accidents et les dommages qu'ils ont causés devraient être regardés comme une conséquence de l'augmentation des déblais, et d'évaluer l'indemnité dont l'administration serait passible de ce chef envers l'entrepreneur;

Sur les deux chefs relatifs à l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, pendant l'exécution des travaux et du rabais de l'adjudication :

Considérant que l'entrepreneur demande qu'une indemnité lui soit allouée pour tenir compte de l'augmentation de prix, tout au moins à partir du jour où il a établi son droit à résiliation, 4 mai 1867, et que le rabais de l'adjudication ne soit appliqué que jusqu'à concurrence du montant prévu de cette adjudication, 232.961 francs, ou tout au plus de ce montant augmenté d'un sixième;

Considérant que, par suite des modifications successivement apportées au projet primitif, l'ensemble des travaux a subi une augmentation considérable et que l'exécution s'est prolongée au delà du terme prévu; qu'il est allégué par l'entrepreneur que, dans la dernière période, le prix des journées avait également augmenté d'une manière notable, mais qu'il n'est pas établi que ce renchérissement provînt du fait de l'administration; que, d'ailleurs, ces diverses circonstances ne lui donnaient d'autre droit que celui de demander la résiliation du contrat; que cette demande n'a été formée qu'après l'exécution de la plus grande partie des travaux, et que l'administration l'a reconnue fondée; qu'ainsi, c'est avec

raison que le conseil de préfecture a jugé que l'entrepreneur restant chargé de la construction de la route, malgré les modifications que les ingénieurs avaient le droit d'apporter au projet, était tenu de subir les prix de l'adjudication, c'est-à-dire les prix du bordereau diminués du rabais de 15 p. 100;

Mais considérant qu'en faisant valoir, dans des termes formels, son droit à résiliation, le 26 septembre 1868, l'entrepreneur s'est soustrait à cette obligation, et qu'à partir de cette demande, jusqu'à l'acceptation, il y a lieu de lui tenir compte de ses dépenses, en appliquant, soit aux fournitures, soit à la main-d'œuvre, pour le règlement du décompte des travaux, les prix réels qui seront évalués par experts;

Art. 1er. L'expertise ordonnée par le conseil de préfecture comprendra : 1° la vérification du cube total des terrasses utiles, sauf dans les parties où elles auraient été complétement terminées, avant la modification du traité, pour l'exécution du projet conforme de l'avant-métré du 22 mai 1864; 2° la classification des déblais utiles, extraits depuis le début de l'entreprise, et la détermination d'un prix nouveau pour ceux qui ne pourraient rentrer, eu égard à leur nature et au travail d'extraction qu'ils ont exigé, dans les deux catégories prévues à la série des prix.

2. Les experts apprécieront dans quelle mesure l'administration pourrait être déclarée responsable des dommages causés par l'éboulement des déblais en excès déposés sur les terrains riverains, et évalueront l'indemnité qui serait due par elle à l'entrepreneur, en raison de cette part de responsabilité.

3. Les experts indiqueront les prix réels de la main-d'œuvre et des matériaux depuis le 26 septembre 1868. Ils dresseront le décompte des travaux exécutés depuis cette époque, par application des prix réels.

4. Les prix nouveaux seront déterminés sans avoir égard au rabais de l'adjudication, qu'ils ne devront pas subir. (Arrêté du conseil de préfecture réformé, en ce qu'il a de contraire; dépens réservés.)

(N° 381)

[11 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Rectification de route. — Demande

qu'il plaise au Conseil d'État leur donner acte de ce que l'administration se reconnaît débitrice envers eux de la somme de 1.055f,85 pour les dépenses spéciales occasionnées par le passage de l'Impératrice; subsidiairement dire qu'il sera procédé, par voie d'expertise contradictoire à l'examen des divers griefs de la requête, pour, après cette expertise, être statué ce qu'il appartiendra;

Vu le rapport de l'ingénieur ordinaire et le rapport de l'ingénieur en chef;

Vu les devis et cahier des charges de l'entreprise, enregistrés le 14 juillet 1871;

Vu le devis supplémentaire et le projet de modification du devis primitif, le dit projet approuvé, le 4 mars 1861, par le ministre des travaux publics;

Vu les décomptes de l'entreprise et la décision ministérielle, du 24 avril 1863, apportant certaines modifications au dit décompte;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées, à la date du 25 août 1833, aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées;

Sur la demande d'expertise:

Considérant, d'une part, que les sieurs Robert et consorts n'ont pas demandé l'expertise devant le conseil de préfecture;

Considérant, d'autre part, que le long laps de temps écoulé depuis l'exécution des travaux ne permettrait plus de faire sur les lieux aucune vérification utile à l'examen des réclamations des sieurs Robert et consorts; qu'il y a lieu, dès lors, de statuer en l'état, sur chacun des chefs du pourvoi, le dossier fournissant d'ailleurs des éléments suffisants d'appréciation;

Sur le chef relatif à l'augmentation du cube des terrassements:

Considérant que, à l'appui de leur réclamation sur ce chef, les entrepreneurs soutenaient dans leur mémoire devant le conseil de préfecture que, dans plusieurs tranchées comprises dans la première section de la route, la nature des déblais avait obligé de donner une inclinaison aux talus, que le projet avait prévus verticaux, et attribuaient à ce changement une augmentation de 1.500 mètres dans le cube des déblais, dont il ne leur avait pas été tenu compte; que le décompte du 15 décembre 1860 qui comprenait le règlement définitif des déblais de la première section ayant été accepté sans réserves par les entrepreneurs, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, rejeté, sur ce chef, la réclamation des sieurs Robert et consorts;

Mais considérant que les sieurs Robert et consorts soutiennnent en appel que leur demande a été mal comprise, et que le cube supplémentaire de déblais réclamé par eux s'applique à la construction des banquettes, que le décompte du 15 décembre 1860 ne mentionnait que pour mémoire sous la rubrique : *Travaux non terminés;* qu'en admettant même que ce nouveau moyen fût recevable, il serait mal fondé ; qu'il résulte, en effet, de l'instruction que le décompte général du 21 septembre 1862 comprend un article spécial : *emprunt pour banquettes*, correspondant à l'article porté pour mémoire au décompte du 15 décembre 1860 ;

Sur le chef relatif au dressement des talus de déblai :

Considérant que le dressement des talus de déblai est défini et prescrit par l'article 38 du devis ; que le prix de ce travail est implicitement compris dans les prix prévus pour chaque nature de déblai ; que rien n'a été exigé des entrepreneurs au delà de ce que le devis, accepté par eux, leur prescrivait ; que, si un dressement plus parfait a été exécuté sur certains points, ce qui n'est pas d'ailleurs établi, les entrepreneurs ne peuvent appuyer cette modification d'aucun ordre écrit ; qu'ainsi il y a lieu de rejeter, sur ce point, leurs réclamations ;

Sur le chef relatif au dressement des talus de remblai :

Considérant que les entrepreneurs réclament de ce chef une indemnité pour le dressement des talus de remblai ; que la main-d'œuvre pour le dressement des talus de remblai était, ainsi que celle relative au dressement des talus de déblai, implicitement comprise aux prix du bordereau, acceptés par les entrepreneurs ; qu'il y a donc lieu également de rejeter ce chef de réclamation ;

Sur le chef relatif à l'augmentation de dépenses, provenant de l'exécution des déblais nécessités par l'encaissement de la chaussée :

Considérant que les travaux pour l'encaissement de la chaussée étaient définis par l'article 43 du devis, et qu'en outre des prix des déblais, un prix spécial était prévu pour la construction de la chaussée, comprenant la préparation de l'encaissement, régalage et pilonage des accotements ; que les entrepreneurs ne sont pas recevables, aux termes de l'article 11 des clauses et conditions générales, à revenir sur les prix qu'ils ont acceptés et à réclamer une allocation supplémentaire pour des travaux à raison desquels, d'ailleurs, il leur a été alloué, à titre gracieux, une indemnité de 1.200 francs, à cause des difficultés qu'ils avaient éprouvées à creuser la forme de l'encaissement dans le roc ;

Sur le chef relatif à la fondation des ouvrages d'art :

Considérant que tous les ouvrages d'art de la route, fondés sur

le rocher, se trouvent dans la première section de la route, et ont été compris dans le décompte du 15 décembre 1860, accepté sans réserves par les entrepreneurs; qu'ainsi leur recours est non recevable; que d'ailleurs il résulte de l'instruction que c'est à dessein qu'aucun prix n'a été fixé pour la fondation des ouvrages d'art et qu'on a entendu fixer et appliquer un prix unique pour chaque nature de déblais, qu'ils soient faits pour ouvrir la route ou pour établir les fondations d'un ouvrage d'art;

Sur le chef relatif aux frais de main-d'œuvre nécessités pour le triage des matériaux :

Considérant que le triage des matériaux, dont l'emploi est prévu au projet, ne constitue pas une opération spéciale, mais qu'il a été considéré comme inhérent à la confection des murs; et que les entrepreneurs, qui n'ont pas réclamé, dès le début, un prix spécial pour ce triage, ne sont pas recevables à revenir sur les prix consentis par eux, aux termes de l'article 11 des clauses et conditions générales;

Sur le chef relatif aux parements des murs de soutènement:

Considérant que les entrepreneurs reconnaissent que les travaux pour lesquels ils réclament un prix spécial relatif au parement des murs de soutènement, sont tous compris dans le décompte du 15 décembre 1860; qu'ils ont accepté ce décompte sans réserves, et ne sont pas, dès lors, recevables, aux termes de l'article 31 des clauses et conditions générales, à contester aujourd'hui les prix qu'ils ont acceptés sans réserves;

Sur le chef relatif aux prix appliqués aux maçonneries de revêtement et de remplissage :

Considérant que les ingénieurs ont admis en principe les prix d'application, réclamés par les entrepreneurs, et que l'application de ces prix aux cubes exécutés a fait ressortir, sur les prix portés au décompte, un excédant de 54f,68 que le conseil de préfecture a porté à l'actif des entrepreneurs; qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport de l'ingénieur en chef, du 14 janvier 1870, que l'avant-métré détaillé des travaux a été soumis aux entrepreneurs, et qu'il leur a été offert par l'administration, à l'audience du conseil de préfecture, du 6 janvier 1869, de procéder à une vérification contradictoire des calculs, mais qu'ils n'ont pas demandé cette vérification, bien que deux mois se fussent écoulés encore avant la décision du conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas fondés à réclamer aujourd'hui une allocation supplémentaire;

Sur le chef relatif à une allocation supplémentaire pour les matériaux des perrés:

Considérant que les entrepreneurs reconnaissent que, par leur marché additionnel du 26 mai 1860, ils se sont engagés à fournir, sans aucune allocation de prix supplémentaire, le cube de blocailles et de moellons, nécessaire à l'exécution des perrés substitués aux murs de soutènement du projet primitif, déduction faite du cube correspondant aux revêtements et aux massifs des fondations; que, si une modification au tracé de la route fut plus tard notifiée aux entrepreneurs, aucun changement à l'engagement ci-dessus rappelé des entrepreneurs ne fut stipulé, et qu'il résulte d'ailleurs du rapport des ingénieurs que le cube de blocailles à trier, d'après le projet modifié, a été légèrement inférieur au cube à trier d'après le projet primitif, et que les entrepreneurs ont même eu la faculté de tirer leurs blocailles, sans indemnité aucune, de la route thermale n° 3, voisine de leurs chantiers; qu'ainsi, ils n'ont éprouvé aucun préjudice;

Sur le chef relatif à l'application du rabais aux travaux exécutés en vertu du marché du 26 mai 1860:

Considérant que si, à la date du 26 mai 1860, l'administration a, conformément aux articles 3 et 7 des clauses et conditions générales, apporté diverses modifications au projet primitivement approuvé, il résulte de l'instruction que les nouveaux prix ont été réglés d'après ceux de l'adjudication, pas assimilation aux ouvrages identiques; que le rabais de 27 p. 100 consenti par les entrepreneurs, lors de l'adjudication du 22 février 1858, s'appliquait à l'ensemble des travaux qu'ils devaient exécuter, et que les modifications apportées au projet primitif ne sauraient avoir pour résultat de rendre ce rabais inapplicable à une partie des travaux; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, de ce chef, la réclamation des sieurs Robert et consorts;

Sur le chef relatif à la gêne, qui serait résultée pour les entrepreneurs de l'exécution des travaux pendant la saison thermale:

Considérant que si l'article 68 du cahier des charges interdisait aux entrepreneurs les travaux de terrassement pendant la durée de la saison thermale, cette mesure était stipulée bien plus dans l'intérêt de la sûreté de la circulation que dans l'intérêt privé des entrepreneurs;

Considérant que, dès le 22 mars 1861, quatre mois environ avant l'ouverture de la saison, les entrepreneurs ont reçu l'ordre de reprendre les travaux de terrassement, et le 9 avril suivant l'ordre de les activer; que, si l'administration a consenti à laisser

continuer, pendant la saison thermale, les travaux que les entrepreneurs, malgré leurs promesses, n'avaient pu terminer pour l'ouverture de la saison, les dits entrepreneurs ne sauraient être fondés à demander une indemnité pour la gêne qui serait résultée pour eux de l'exécution des travaux pendant ce temps, circonstance à raison de laquelle, d'ailleurs, l'administration leur a accordé, à titre purement gracieux une indemnité de 4.000 francs.

Sur le chef relatif aux dépenses occasionnées par la mise en état provisoire de la route pour le passage de l'Impératrice :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la somme de 1.055f,85 acceptée de ce chef par les entrepreneurs, et comprenant 397f,57, pour construction de la chaussée, 631f,28, pour déblais de 1.214 mètres cubes de terre mêlée de pierres, et 27 francs, pour chargement et déchargement de 150 mètres cubes de moellons, figure au décompte général de 1862, ainsi qu'il a été modifié à la suite des réclamations des entrepreneurs; que le conseil de préfecture n'avait pas, dans ces circonstances, à porter à l'actif des entrepreneurs une somme qui s'y trouvait déjà portée;

Sur le chef relatif à l'augmentation de la main-d'œuvre pendant l'exécution des travaux :

Considérant que, aux termes de l'article 39 des clauses et conditions générales, l'augmentation notable des prix d'une entreprise survenue en cours d'exécution des travaux donne à l'entrepreneur le droit de réclamer la résiliation, et non celui de demander une allocation supplémentaire, lors de l'achèvement des travaux; que les sieurs Robert et consorts n'ont pas demandé la résiliation de leur entreprise; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de réclamation par une fin de non-recevoir tirée de l'article 39 des clauses et conditions générales;

En ce qui touche les intérêts du solde de l'entreprise :

Considérant, d'une part, que le solde définitif de l'entreprise n'était dû qu'à partir de la réception définitive; qu'il résulte de l'instruction que cette réception a été retardée par le fait des entrepreneurs, qui ne se sont pas présentés au jour fixé, et n'ont pas produit en temps utile les pièces nécessaires à la délivrance de leur mandat de solde, bien que ces pièces leur aient été réclamées à plusieurs reprises; d'autre part, que les retards, qu'a éprouvés la liquidation définitive de l'entreprise sont provenus, soit de la nature même de l'affaire et de la multiplicité des réclamations, soit de la négligence même des entrepreneurs; qu'il n'y a eu aucun retard du fait de l'administration, qui, dès lors, ne doit être condamnée à payer aucuns intérêts. (Rejet.)

(N° 382)

[11 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte. — Travaux de Port. — Mémoire tardivement présenté. — Réserves non motivées. — Article 32 du cahier des clauses et conditions générales. — Demande d'expertise. — Cube des déblais. — Prix des déblais à la brouette transportés à une distance plus grande. — Application du prix pour les déblais à la drague. — Métrés et prix des pierres de rond-point et d'angle. — Prix du béton maigre. — Emploi de briques moins larges que celles prévues. — Renvoi à l'examen des experts. — (Sieur Moutet.)

Vu le recours présenté pour le sieur Moutet, entrepreneur de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 21 avril 1869, dans les dispositions par lesquelles le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a déclaré non recevables, soit comme tardivement présentées, soit comme non motivées, un certain nobre de réclamations par lui formées contre le règlement des décomptes de deux entreprises, l'une pour l'achèvement du bassin Bérigny, à Dieppe, l'autre pour la réparation et la consolidation des murs du dit bassin, entreprise dont il s'était rendu adjudicataire en 1863 et 1865.

Ce faisant, attendu, en ce qui touche les chefs de réclamation compris dans un mémoire enregistré à la préfecture, le 11 août 1868 les dits chefs écartés comme tardivement présentés, que le mémoire dont il s'agit n'était que la reproduction d'un mémoire produit dès le mois de février 1866 et qui avait été égaré dans les bureaux de la préfecture; attendu en ce qui touche les réserves formées le 30 janvier 1867 contre les décomptes partiels pour 1866 et les 14, 19, 20 novembre 1867 contre les décomptes définitifs, les dites réserves écartées pour défaut de motifs, que le requérant ayant saisi le conseil de préfecture de ses réclamations antérieurement à la présentation des décomptes définitifs, il n'avait pas à faire connaître les motifs de son refus d'accepter les décomptes, déclarer recevables les chefs écartés par le conseil de préfecture, les renvoyer à l'examen des experts pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra, condamner l'État aux dépens;

Vu un autre recours présenté pour le sieur Moutet, tendant à ce

qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 14 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a rejeté, sans expertise, six chefs de réclamation déclarés recevables par le précédent arrêté et, en ordonnant une expertise sur un certain nombre de chefs, a décidé que les experts ne devaient tenir compte que des chiffres existants et critiqués au moment où chaque réclamation a été formée; ce faisant, renvoyer aux experts l'examen des réclamations relatives : 1° au cube des déblais : 2° au prix des déblais transportés à une distance moyenne supérieure à 50 mètres; 3° au prix des déblais effectués à sec qui auraient dû être effectués à la drague ; 4° au métré et au prix des pierres de rond-point et d'angle ; 5° au prix du béton fait dans des conditions non prévues au devis; 6° au prix des maçonneries de briques; décider que les experts devront tenir compte, non-seulement des travaux exécutés au moment où chaque réclamation a été formée, mais encore des travaux exécutés postérieurement dans les mêmes conditions, condamner l'Etat aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant, en ce qui touche le premier arrêté, attendu que le mémoire auquel le sieur Moutet attribue la date du 2 février 1866 n'a été enregistré à la préfecture que le 11 août 1868; attendu en outre que les réserves des 30 janvier, 14, 19, 20 novembre 1867 ne contiennent l'indication d'aucun motif; en ce qui touche le deuxième arrêté, attendu, d'une part, que c'est avec raison que six chefs de réclamation ont été rejetés comme mal fondés; attendu, d'autre part, que les réclamations envoyées aux experts ne peuvent s'appliquer qu'aux travaux exécutés au moment où chacune d'elles a été formée, rejeter le recours;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le mémoire portant la date du 12 février 1866, déclaré non recevable comme tardivement présenté : Considérant que, d'après l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise, les réclamations contre les décomptes partiels ou définitifs devaient être formées, à peine de nullité, dans le délai de dix jours à partir de la notification desdits décomptes;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le mémoire portant la date du 12 février 1866 n'a été déposé et enregistré à la préfecture de la Seine-Inférieure que le 11 août 1868, c'est-à-dire plus de huit mois après la notification des décomptes définitifs des deux entreprises; qu'à la vérité le sieur Moutet a soutenu que le dit mémoire était l'original d'une pièce qu'il aurait produite avant la notifica-

tion des décomptes, dès le mois de février 1866, et qui aurait été égarée dans les bureaux de la préfecture;

Mais considérant que le sieur Moutet ne justifie pas de l'exactitude de cette allégation qui est formellement contredite par les agents de l'administration; que dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a considéré le mémoire dont s'agit comme n'ayant été régulièrement introduit que le 11 août 1868, et qu'il a, par suite, déclaré non recevables les chefs de réclamation qui étaient articulés pour la première fois dans le dit mémoire;

En ce qui touche les réserves formulées contre les décomptes partiels de 1866 et les décomptes définitifs, les dites réserves écartées par le conseil de préfecture comme n'ayant pas été motivées conformément aux prescriptions de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales :

Considérant que, dans sa lettre du 30 janvier 1867, adressée à l'ingénieur chargé de la direction des travaux, le sieur Moutet s'est borné à déclarer qu'il refusait l'acceptation des deux décomptes dressés pour l'exercice 1866 et a indiqué qu'il existait entre ses comptes et ceux de l'administration une différence de 37.000 francs pour la première entreprise et de 700 francs pour la seconde, sans donner aucun motif à l'appui de ses prétentions et sans indiquer les articles des décomptes sur lesquels portaient les différences alléguées; que, dans les dix jours de la notification des décomptes définitifs, par lettre du 14 novembre 1867, exploit d'huissier du 19 novembre et note adressée au conseil de préfecture le 20 novembre, il s'est également borné à refuser son acceptation et a accusé une différence de comptes de 140.000 francs; que le conseil de préfecture a reconnu avec raison que les actes précités n'ajoutaient aucun chef nouveau de réclamation à ceux dont il avait été antérieurement et valablement saisi;

Mais considérant qu'il y a lieu d'admettre, dans les circonstances de l'affaire, que les dites réserves ont eu pour effet de maintenir, en ce qui concerne les travaux exécutés en 1866 et 1867, les réclamations qui avaient été formées contre les décomptes de 1863, 1864 et 1865, qui avaient été portées devant le conseil de préfecture par plusieurs requêtes et mémoires et qui étaient encore pendantes devant le dit conseil au moment de la notification des décomptes définitifs; qu'ainsi le sieur Moutet est fondé à demander que les experts, pour l'examen des chefs qui leur sont renvoyés, tiennent compte dans leurs calculs non-seulement des travaux effectués au moment où chaque réclamation s'est produite, mais encore de

ceux qui auront été ultérieurement exécutés dans les mêmes conditions ;

Sur les conclusions tendant à ce que six chefs de réclamation rejetés par le conseil de préfecture soient renvoyés à l'examen des experts ;

En ce qui touche le cube des déblais :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Moutet a accepté sans réserves, au mois de juillet 1865, les feuilles de profils constatant les déblais effectués et qu'il ne saurait être recevable à discuter actuellement le cube des déblais calculé d'après ces profils; que, d'ailleurs, si la cote attribuée sur les dits profils, au point de repère spécial, par rapport au point de repère général du port, est de 1^m,38, alors qu'elle était de 1^m,20 sur les profils levés avant l'exécution du travail, cette rectification d'une erreur matérielle n'a pu exercer aucune influence sur le calcul des déblais;

En ce qui touche le prix des déblais à sec portés à la brouette en dépôt :

Considérant que le n° 1 du bordereau alloue 1^f,52 par mètre cube de déblais portés en remblai à une distance moyenne de 375 mètres au tombereau; que le n° 2 du même bordereau alloue 0^f,99 par mètre cube de déblais portés à la brouette sur les terre-pleins à une distance moyenne de 50 mètres; que si une partie des déblais à la brouette ont été portés à une distance supérieure à 50 mètres, mais inférieure à 100 mètres, le sieur Moutet ne saurait être fondé à réclamer pour ces déblais le prix alloué par le bordereau pour les déblais portés au tombereau à 375 mètres; qu'il y a lieu seulement d'augmenter, à raison de l'accroissement de la distance, le prix alloué par le n° 2 pour les déblais à la brouette; que ce calcul a été fait en ce qui concerne une partie des terres portées en cavalier C;

Mais considérant que, dans son mémoire en réplique, le sieur Moutet soutient que les terres déposées en cavalier A ont également été transportées à une distance moyenne de plus de 50 mètres, et demande en conséquence l'augmentation, pour ces déblais, du prix de 0^f,99 porté au décompte;

En ce qui touche l'application d'une partie des déblais à sec du prix alloué pour les déblais à la drague :

Considérant que l'article 12 du devis disposait que la partie supérieure des déblais pour le creusement du bassin serait exécutée à la pioche, que la partie inférieure serait exécutée à la drague; que les n°s 1 et 2 du bordereau allouaient des prix de 0^f,99 et de 1^f,52 pour les déblais à sec, et que le n° 4 allouait un prix de 2^f,02

pour les déblais à la drague; que le sieur Moutet ne saurait être fondé à demander qu'une partie des déblais enlevés à sec lui soient payés comme déblais à la drague, par le motif que, d'après les prévisions du marché, les dits déblais auraient dû être effectués à la drague;

Mais considérant qu'il y a lieu, conformément aux conclusions subsidiaires du dit entrepreneur, de renvoyer à l'examen des experts la question de savoir si, en effet, les déblais pour le creusement du bassin ont été enlevés à sec à une profondeur plus grande que celle résultant des prévisions du marché, et si, par suite, les prix portés aux nos 1 et 2 doivent être modifiés en raison de cette augmentation de profondeur à l'égard de la partie des déblais qui aurait été aussi effectuée dans des conditions différentes de celles prévues par le marché;

En ce qui touche les métrés des pierres de rond-point et d'angle:

Considérant que les métrés de ces pierres ont été acceptés sans réserves par l'entrepreneur; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'était pas recevable à en contester l'exactitude;

En ce qui touche le prix dû pour les pierres de rond-point et d'angle:

Considérant qu'aux termes de l'article 51 du devis, l'entrepreneur ne saurait être admis à élever de réclamations à raison des dimensions et des formes particulières exigées pour une certaine partie des matériaux qu'il doit fournir; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un prix spécial pour les pierres de rond-point et d'angle employées dans les travaux dont l'exécution était prévue par le marché;

Mais considérant que le sieur Moutet allègue dans son mémoire en réplique que, d'après le marché, le parapet devait être fait en fer ouvragé et bois; que, par suite d'ordres donnés en cours d'exécution, il a été construit en maçonnerie; que cette construction a nécessité l'emploi de pierres taillées dans des conditions non prévues au devis et pour lesquelles un prix supérieur doit être alloué;

Considérant qu'il y a lieu de renvoyer aux experts l'examen de cette partie de la réclamation:

En ce qui touche le prix du béton maigre:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été employé 170 mètres de béton maigre composé d'après des bases autres que celles prévues au bordereau; que le prix de ce béton a été fixé conformément à l'article 14 du cahier des clauses et condi-

tions générales par assimilation avec les prix portés au bordereau pour ouvrages analogues, et que le sieur Moutet n'est pas fondé à en demander l'augmentation;

En ce qui touche la maçonnerie de briques :

Considérant que le sieur Moutet ne justifie pas que l'ingénieur chargé de la direction des travaux lui ait donné l'ordre de se servir de briques larges de 10 centimètres au lieu de briques de 11 centimètres, conformément aux prévisions du devis; que, dès lors, ledit sieur Moutet ne peut réclamer l'augmentation du prix alloué au bordereau pour la maçonnerie de briques, à raison de ce que, en se servant de briques moins larges que celles prévues au devis, il a dû employer une quantité plus considérable de mortier;

Art. 1er. Les experts nommés en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture du 14 août 1869, devront examiner : 1° la question de savoir si les déblais déposés en cavalier A ont été transportés à une distance moyenne de plus de 50 mètres, et si, par suite, le prix de 0f,99 porté au décompte doit être augmenté en ce qui touche les dits déblais; 2° la question de savoir si les déblais pour le creusement du bassin ont été effectués à sec à une profondeur plus grande que celle résultant des prévisions du marché, et si le prix alloué par le bordereau pour les déblais à sec doit être augmenté, en ce qui concerne une partie des dits déblais; 3° la question de savoir s'il y a lieu d'allouer un prix spécial pour les pierres de rond-point et d'angle qui auraient été employées dans la construction du parapet. Il sera ultérieurement statué ce qu'il appartiendra par le conseil de préfecture sur ces trois chefs de réclamation.

2. Les experts devront tenir compte dans l'examen des chefs de réclamation qui leur sont renvoyés, soit par le présent arrêt, soit en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture, non-seulement des travaux existant au moment où chaque chef de réclamation a été produit, mais encore des travaux de même nature qui auront été ultérieurement exécutés dans les mêmes conditions. (Arrêtés annulés en ce qu'ils ont de contraire; surplus des conditions rejeté; dépens réservés pour être sur eux statué par le conseil de préfecture en même temps que sur le fond.)

(N° 383)

[11 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Décompte, — Article 41 des clauses et conditions générales de 1866. — Réclamation sur papier libre renouvelée sur timbre après l'expiration des délais. — Recevabilité. — (Sieur Fille.) — *La réclamation d'un entrepreneur contre le décompte de son entreprise présentée sur papier timbré après l'expiration du délai de vingt jours, est recevable, alors qu'elle a d'abord été présentée sur papier libre dans les délais.*

Vu la requête présentée pour le sieur Fille (Jean), entrepreneur des travaux de construction de la route nationale, n° 196 *bis*, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 1er août 1871, par lequel le conseil de préfecture de la Corse a rejeté, comme tardivement présentée, sa réclamation contre le décompte de son entreprise; ce faisant, dire que la dite réclamation ayant été présentée dans le délai de vingt jours à partir de la notification du décompte, était recevable; condamner l'État aux dépens;

Vu à la date du 28 novembre 1870, la réclamation formée, sur papier libre, par le sieur Fille, devant le conseil de préfecture contre le décompte de son entreprise;

Vu, en date du 8 décembre 1870, la réclamation produite, sur papier timbré, par le sieur Fille;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué par le motif que la première réclamation du sieur Fille a été formée dans le délai de vingt jours à partir de la notification du décompte; que si elle a été présentée sur papier libre, elle a été reproduite sur papier timbré avant la décision du conseil de préfecture; que, dès lors, elle était recevable;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, notamment l'article 41;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 13 brumaire an VII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si le sieur Fille

avait d'abord présenté sa réclamation sur papier libre, il l'avait ensuite reproduite sur papier timbré, le 8 décembre 1870, avant que le conseil de préfecture n'y statuât par son arrêté du 1er août 1871; que, dans ces circonstances, la dite réclamation était recevable; qu'il y a lieu, en conséquence, d'annuler l'arrêté attaqué, et de renvoyer le sieur Fille devant le conseil de préfecture pour y être statué au fond sur sa réclamation. (Arrêté annulé; renvoi devant le même conseil de préfecture pour y être statué au fond sur la réclamation; État condamné aux dépens.)

(N° 384)

[11 mai 1872.]

Dommages. — Accident aux personnes. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Action en garantie contre la commune. — Compétence administrative ou judiciaire. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'action dirigée par un entrepreneur de travaux communaux contre une commune à l'effet d'être garanti par elle des condamnations qui ont été prononcées contre lui au profit de la victime d'un accident causé par ces travaux. — (Commune de l'Arbresle.) — (*Pour apprécier la responsabilité de l'administration municipale, il est nécessaire soit de reconnaître les conditions auxquelles l'arrêté du préfet avait subordonné l'autorisation accordée à la commune de faire exécuter les travaux, soit de déterminer la nature et l'étendue du contrat intervenu entre la commune et l'entrepreneur, soit d'apprécier le sens des ordres donnés à ce dernier par le maire, et ces difficultés rentrent dans celles dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance à la juridiction administrative*) (*).

(*) La commune requérante, disait le ministre dans son avis, se borne à invoquer la jurisprudence du Conseil d'État, d'après laquelle les questions de dommages causés aux personnes, à l'occasion de travaux publics, ne sont pas de la compétence des conseils de préfecture et doivent être jugés par les tribunaux civils. Cette jurisprudence étant effectivement constante aujourd'hui (voir un arrêt du 15 avril 1868 (Ville de Paris), *Annales*, 1869, p. 157), j'estime qu'il y a lieu d'annuler pour incompétence l'arrêté attaqué. » — Consulter les conclusions de M. Aucoc dans la dernière affaire citée par le ministre, p. 430, et le tome II des *Conférences*, nos 835, 839. M. Liégeois, professeur de droit admi-

Vu la requête présentée pour la commune de l'Arbresle, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 11 juin 1869, par lequel le conseil de préfecture du Rhône l'a rendue responsable d'un accident arrivé à la dame Poulard qui, faute d'éclairage suffisant, s'était cassé la jambe en tombant dans les tranchées pratiquées par le sieur Duval, entrepreneur, pour amener les eaux de la Pont-Devay à l'Arbresle; ce faisant, attendu que le préjudice dont la dame Poulard poursuivait la réparation n'est pas de la nature des torts et dommages dont l'appréciation est réservée à l'autorité administrative par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que le recours en garantie du sieur Duval contre la commune de l'Arbresle devait être porté devant le tribunal compétemment saisi de la demande principale; dire que le conseil de préfecture était incompétent et statuant au fond, relever la commune de la responsabilité prononcée contre elle par le juge administratif et condamner tout défendeur éventuel aux dépens;

Vu l'arrêté du 12 août 1867 par lequel le préfet du Rhône autorise la commune de l'Arbresle à placer sous le sol des routes nationale, n° 7, et départementale, n° 3, dans la traverse de cette commune, des tuyaux de conduite d'eau pour l'alimentation des fontaines publiques;

Vu la copie, certifiée conforme, de la soumission, par laquelle le sieur Duval s'est engagé à exécuter les tranchées nécessaires à la pose des tuyaux et à reboucher les dites tranchées moyennant

---

nistratif à la Faculté de Nancy, dans la nouvelle édition qu'il vient de publier de l'ouvrage de M. Cabantous, approuve cette interprétation de la loi de l'an VIII donnée par le Conseil d'État (p. 503 et 504). — La commission provisoire n'a sans doute pas entendu revenir sur cette jurisprudence dans l'arrêt rapporté au texte, toutefois elle semble en restreindre un peu la portée par la distinction qu'elle établit, contrairement à l'opinion du ministre, entre l'action principale de la victime contre l'entrepreneur et l'action en garantie de celui-ci contre la commune. On remarquera en effet que, dans plusieurs des affaires précitées, où la compétence judiciaire a été admise, la demande en dommages-intérêts était dirigée par les victimes contre les communes qui faisaient exécuter le travail public. Il est vrai que, dans l'affaire actuelle, il s'agissait de tuyaux à placer sous des routes nationales et départementales avec l'autorisation du préfet; mais ce travail n'en avait pas moins un caractère communal, puisqu'il avait pour objet l'alimentation de fontaines de la commune. D'ailleurs l'État n'était pas en cause. Quant aux motifs tirés de la nécessité de déterminer la nature et l'étendue du contrat entre la commune et l'entrepreneur, ou d'apprécier le sens des ordres donnés à ce dernier par le maire, ne s'appliqueraient-ils pas aussi bien à l'action intentée directement par la victime contre l'administration communale, auquel cas cependant la jurisprudence écarte la compétence administrative? (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

le prix de 0f,90 le mètre courant ; soumission approuvée par le préfet du Rhône ;

Vu le mémoire par lequel le sieur Duval demande l'autorisation d'appeler la commune de l'Arbresle en garantie dans l'action à lui intentée par les époux Poulard, à raison du préjudice éprouvé par la dame Poulard qui, faute d'éclairage suffisant, s'était cassé la jambe en tombant dans les dites tranchées;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture autorisant la commune de l'Arbresle à ester en justice, mais seulement pour décliner la compétence du tribunal civil dans l'action en garantie à elle intentée par le sieur Duval ;

Vu l'expédition du jugement rendu le 28 mars 1868, par lequel le tribunal civil de première instance de Lyon, statuant contradictoirement entre le sieur Duval et la femme Poulard, et par défaut à l'égard de la commune, a condamné le sieur Duval à payer à la femme Poulard la somme de 1.500 francs avec intérêts et dépens et la commune à relever, garantir et indemniser le sieur Duval des condamnations prononcées contre lui ;

Vu la quittance par laquelle les époux Poulard reconnaissent avoir reçu du sieur Duval la somme de 1.536f,30, montant en capital et intérêts des dites condamnations ; ensemble l'ordonnance de taxe de laquelle il résulte que les dépens s'élèvent à 274f,45.

Vu la copie du jugement du tribunal civil de première instance de Lyon du 3 juin 1868, par lequel le tribunal, statuant sur l'opposition de la commune de l'Arbresle au jugement par défaut du 28 mars 1868, s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande en garantie formée contre elle par le sieur Duval ;

Vu la délibération prise par le conseil municipal de l'Arbresle déclarant se pourvoir au Conseil d'État contre l'arrêté du conseil de préfecture du Rhône, rendu au profit du sieur Duval le 11 juin 1869 ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil ;

Sur la compétence :

Considérant qu'il a été définitivement statué par le jugement ci-dessus visé du 28 mars 1868, sur la responsabilité du sieur Duval vis-à-vis de la dame Poulard ; que la demande formée par le sieur Duval contre la commune de l'Arbresle tendait à ce que celle-ci soit tenue de le garantir des condamnations qui ont été prononcées contre lui au profit de la dame Poulard ; que c'est en exécution de la soumission ci-dessus visée du 15 septembre 1867, que le

sieur Duval a été chargé de faire les travaux des tranchées autorisées par l'arrêté ci-dessus visé du préfet du Rhône du 12 août 1867; que, pour apprécier la responsabilité qui serait encourue par l'administration municipale, il est nécessaire soit de reconnaître les conditions auxquelles ledit arrêté avait subordonné l'autorisation accordée à la commune de creuser sous le sol des routes nationale, n° 7, et départementale, n° 3, soit de déterminer la nature et l'étendue du contrat intervenu entre la commune et l'entrepreneur, soit d'apprécier le sens des ordres qui ont été donnés à ce dernier par le maire; que ces difficultés rentrent dans celles dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance à l'autorité administrative;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de la soumission du sieur Duval que les seules obligations qui lui étaient imposées consistaient à creuser les tranchées dont s'agit suivant une direction et des conditions déterminées, à les combler après la pose des tuyaux par un autre entrepreneur et à pilonner les terres;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi que l'administration locale est intervenue dans l'exécution des travaux; que notamment, c'est en suite d'ordres positifs que l'entrepreneur a pratiqué la tranchée sur une longueur de plusieurs centaines de mètres, contrairement aux prescriptions de l'article 3 de l'arrêté ci-dessus visé du préfet du Rhône du 12 août 1867, et qu'il l'a laissée ouverte dans l'attente des tuyaux; que c'était à la commune, à défaut de stipulations expresses les mettant à la charge de l'entrepreneur, de prendre les mesures nécessaires pour éviter les accidents que cette excavation rendait possibles; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune de l'Arbresle à garantir le sieur Duval des conséquences de l'accident survenu à la dame Poulard. (Rejet.)

(N° 385)

[11 mai 1872.]

Dommages. — Ville de Paris. — Abaissement du sol d'une rue. — Locataire. — Maisons meublées. — Indemnité antérieurement reçue du propriétaire. — Résiliation du bail. — Chômage, frais de démé-

nagement et d'installation. — Interruption de l'accès en voiture. — Privation partielle de jouissance. — Réduction de prix du bail par les tribunaux. — Intérêts des intérêts. — (Sieur Pellotier.) — *Appréciation de l'indemnité due par la ville de Paris au locataire de maisons exploitées comme maisons meublées pour le préjudice qu'il a éprouvé dans son industrie par suite de travaux de raccordement d'une rue avec un boulevard (avenue Friedland), déduction faite des dédommagements déjà accordés par les tribunaux au réclamant contre le propriétaire des immeubles loués.*

Vu la requête présentée pour le sieur Pellotier, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 16 juin 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante de 5.746f,30, pour le préjudice éprouvé par lui en sa qualité de locataire des maisons de la rue de Balzac nos 7 et 12 exploitées par lui, comme maisons meublées, par suite des travaux exécutés dans la dite rue pour en raccorder le sol avec celui de l'avenue Friedland, travaux qui ont eu pour effet de déchausser la maison n° 7 de 0m,57, et la maison n° 12 de 1m,87;

Ce faisant, lui allouer, en ce qui touche la maison n° 12 : une indemnité de 20.000 francs, conformément aux calculs de son expert; subsidiairement, lui allouer une indemnité de 18.000 francs comprenant : 1° pour pertes subies du 14 septembre 1863, date du commencement des travaux, au 1er mars 1865, jour où le bail a été résilié, 1.245 francs; 2° pour bénéfices non réalisés pendant le même temps, 4.863f,90; 3° pour chercher et fonder une autre maison, trois ans de bénéfices de l'ancienne, soit 9.727f,80; 4° pour déménagement et appropriation du mobilier, 4.000 francs sauf défalcation, des dites sommes, de celle de 1.800 francs allouée par la cour d'appel au sieur Pellotier, en même temps que la résiliation de son bail, à titre de réduction sur le prix du loyer, pour le temps qui s'est écoulé du 11 février 1864, époque à laquelle le requérant a demandé la résiliation de son bail refusée par le propriétaire, jusqu'au 1er mars 1865, date de cette résiliation; plus subsidiairement encore, allouer au requérant une indemnité au moins égale au montant des dommages-intérêts auxquels avait été condamné son propriétaire par le tribunal civil de la Seine devant lequel il avait d'abord porté sa réclamation, soit 14.000 francs; en ce qui touche la maison n° 7, lui allouer une indemnité de 7.500 francs qui serait loin d'être exagérée, attendu que, du mois de septembre 1863 au mois de juillet 1864, époque à laquelle ont été entrepris dans la maison les tra-

vaux rendus nécessaires par l'abaissement, celle-ci aurait produit 6.660f,60 de moins que pendant les années correspondantes, et que, pendant les trois mois qu'ont duré ces travaux, le montant du loyer et les pertes de bénéfices représenteraient une autre somme de 3.750 francs; allouer en outre au requérant les intérêts des dites indemnités tels que de droit; condamner enfin la ville en tous dépens et aux frais d'expertise ;

Vu l'arrêté attaqué par lequel le conseil de préfecture, en ce qui touche la maison n° 12, a décidé : 1° que les travaux de voirie exécutés dans la rue de Balzac n'ayant pas eu une durée dépassant la nécessité du service, et, la dite maison ayant conservé, sans interruption, son accès à la voirie publique, au moyen d'un escalier provisoire, aucune indemnité ne serait due au sieur Pellotier pour la durée de ces travaux ; 2° que, d'une part, le requérant ayant quitté les lieux avant l'exécution des travaux faits à la maison pour la raccorder avec le sol de la voie publique, le requérant ne saurait prétendre à aucune indemnité pour le temps qu'ont duré ces travaux ; 3° qu'enfin, attendu qu'il aurait déjà obtenu, contre son propriétaire, pour diminution de jouissance depuis l'abaissement du sol de la rue jusqu'à la résiliation de son bail, une somme de 1.800 francs payée depuis par la ville au dit propriétaire, toute indemnité pour cette période ferait double emploi avec cette allocation ; 4° attendu que, par suite de la résiliation de son bail obtenue en vertu de l'art. 1722 du Code civil, le sieur Pellotier a dû forcément transporter ailleurs son industrie, et qu'il a subi, par ce fait, imputable à la ville de Paris, comme ayant été la conséquence de ses travaux, un dommage dont il lui est dû réparation comprenant, d'une part, la perte de bénéfices résultant des chômages, pendant la recherche d'un nouveau local et le transfèrement de son industrie, d'autre part, les frais de déménagement et d'installation dans des conditions analogues à celles où se trouvait le sieur Pellotier, qu'il y avait lieu d'allouer à celui-ci pour perte de bénéfices pendant six mois, 1.621f,30 (à raison de 3.242f,60, moyenne des bénéfices établie pour chacune des trois dernières années), et 1.500 francs pour frais de déménagement ; en ce qui touche la maison n° 7 : 1° a alloué au sieur Pellotier une indemnité de 750 francs, à raison de ce que l'accès en voiture aurait été interrompu pendant six mois environ ; 2° une indemnité de 1.875 francs pour privation partielle de jouissance et perte de bénéfices pendant l'exécution des travaux exécutés à la maison pour le raccordement ; 3° a décidé que la réduction annuelle de 300 francs sur le loyer accordée par la cour d'appel pour le reste

de la durée du bail, constituait un dédommagement suffisant du dommage qui résulterait pour le requérant de quelques changements dans les lieux loués et d'une légère diminution dans leur étendue, amené par les travaux précités; le dit arrêté accordant également au sieur Pellotier les intérêts des indemnités mises à la charge de la ville, à partir du 10 mars 1866, jour de la demande, et compensant entre les parties les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense, du 25 juillet 1869, par lequel le préfet de la Seine, en faisant toutes réserves de former ultérieurement un recours incident, conclut au rejet pur et simple du pourvoi du sieur Pellotier, avec dépens, par le motif, en ce qui touche la maison n° 12: que, d'une part, les travaux d'abaissement du sol de la rue de Balzac n'ont pas excédé une durée normale, et que l'accès à la maison n'a jamais été interrompu; par le motif, d'autre part, que le sieur Pellotier ayant volontairement quitté les lieux, à la suite de la résiliation de son bail, avant l'exécution des travaux exécutés à la maison, et la cessation de son industrie ayant, par suite, été volontaire et non la conséquence directe de ces travaux, il n'aurait aucun droit à indemnité de ce chef, et que l'indemnité à lui allouée par le conseil de préfecture ferait double emploi avec les 1.800 francs de dommages-intérêts accordés par la cour; par le motif, enfin, que le tribunal n'avait alloué, au requérant, les 14,000 francs réclamés par lui subsidiairement comme minimum d'indemnité, qu'en imputant au propriétaire, à raison de conventions avec la ville qui ont été reconnues ne pas s'appliquer aux travaux, une faute grave résultant de ce qu'il n'aurait pas prévenu le locataire de l'abaissement projeté de la rue de Balzac; en ce qui touche la maison n° 7: par le motif que la diminution de loyer de 300 francs obtenue par le sieur Pellotier, et à raison de laquelle le propriétaire de la maison aurait été indemnisé par la ville, diminution représentant pour la durée du bail une somme de 3.564f.65 serait une réparation suffisante de tous les dommages causés au requérant;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le mémoire du 6 juillet 1870, par lequel le sieur Pellotier déclare persister dans ses précédentes conclusions, et demande en outre les intérêts des intérêts qui lui ont été alloués par le conseil de préfecture, à partir du 10 mars 1866;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la ville de Paris, ensemble le recours incident formé par la dite ville, et tendant par les motifs donnés à l'appui du mémoire en défense à l'annulation

de l'arrêté attaqué, à la décharge des condamnations prononcées contre la ville, et à la condamnation du sieur Pellotier en tous dépens et aux frais d'expertise et de tierce-expertise;

Vu les arrêts de la cour d'appel de Paris, du 11 janvier de la même année;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Considérant que, par son arrêté ci-dessus visé, du 16 juin 1868, le conseil de préfecture de la Seine a fait une juste appréciation, tant des dommages de nature à ouvrir un droit à indemnité qui auraient été causés au sieur Pellotier par suite des travaux de voirie exécutés dans la rue de Balzac, pour le raccordement du sol de cette rue avec l'avenue Friedland, que des indemnités dues au requérant par la ville de Paris, à raison des dits dommages; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter, tout à la fois, le pourvoi du sieur Pellotier et le recours incident formé par la ville de Paris contre le dit arrêté;

En ce qui touche les intérêts des intérêts:

Considérant que si, à la date du 6 juillet 1870, date de l'enregistrement au secrétariat de la section du contentieux du Conseil d'État du mémoire par lequel le sieur Pellotier a demandé les intérêts des intérêts de son indemnité, il lui était dû quatre années, trois mois (moins quatre jours), des intérêts auxquels il avait droit, aux termes de l'arrêté attaqué, à partir du 10 mars 1866, jour de la demande qu'il avait faite des intérêts; qu'il y a lieu, par suite, d'allouer au sieur Pellotier, en vertu de l'article 1154 du Code civil, à partir du 6 juillet 1870, les intérêts des quatre années, trois mois moins quatre jours d'intérêts échus à cette date;

Art. 1er. Le sieur Pellotier aura droit, à partir du 6 juillet 1870, aux intérêts des quatre années, trois mois moins quatre jours d'intérêts, de l'indemnité qui lui est due par la ville de Paris, échus à cette date. (Surplus des conclusions rejeté; recours incident rejeté; sieur Pellotier condamné aux dépens.)

(N° 386)

[11 mai 1872.]

Grande voirie. — Chemins de fer. — Introduction de bestiaux sur la voie. — Prescription. — Etat des clôtures. — Dommages-inté-

rêts demandés contre la compagnie. — Recours du ministre des travaux publics contre un arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé un particulier des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir laissé des bestiaux s'introduire sur la voie ferrée. — Rejet à raison du temps écoulé depuis la contravention et annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué au fond, alors que la prescription était acquise au contrevenant, par application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle. — (Sieur Dudouet.) — *Un particulier renvoyé des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui par les agents d'une compagnie de chemin de fer n'est pas fondé à demander que la compagnie soit condamnée aux dépens et à des dommages-intérêts à raison des démarches et frais qu'il a dû faire pour sa défense.— Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de poursuivre la répression des contraventions de grande voirie commises sur les chemins de fer, d'où il résulte que la compagnie n'étant pas en cause devant le conseil de préfecture ne peut être condamnée à des dommages-intérêts ou aux dépens.*

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 7 août 1871, par lequel le conseil de préfecture du Calvados a renvoyé le sieur Dudouet, cultivateur à Saint-Loup, hors des fins d'un procès-verbal dressé contre lui, le 5 avril 1870, pour avoir laissé trois porcs s'introduire sur la voie ferrée, à travers la haie vive qui sépare sa propriété du chemin de fer de Paris à Cherbourg;

Ce faisant, attendu que l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 déclare applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'interdire le pacage des bestiaux sur toute l'étendue des routes; que l'arrêt du conseil, du 16 décembre 1759, porte expresse défense de conduire les bestiaux en pâturage et de les laisser répandre sur les bords des grands chemins; qu'ainsi le fait d'avoir dégradé la voie ferrée et ses dépendances et d'avoir laissé pénétrer des bestiaux sur le chemin de fer, constitue une contravention de grande voirie; que le sieur Dudouet a contrevenu à l'arrêt du conseil précité, en laissant pénétrer trois porcs sur la voie ferrée; que l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, prescrivant de clore les chemins de fer des deux côtés de la voie, a entendu prescrire aux compagnies une clôture purement limitative et non pas défensive contre les efforts des bestiaux, que leurs propriétaires doivent faire surveiller; qu'il

résulte de l'instruction que les haies vives, servant de clôture au droit de la ferme du sieur Dudouet, étaient établies d'après le type adopté par l'administration, et ne présentaient aucune solution de continuité; qu'il y a lieu, dès lors, de constater la contravention pour laquelle aucune amende ne peut être prononcée, plus d'un an s'étant écoulé depuis la date du procès-verbal; condamner le sieur Dudouet à payer à la compagnie des chemins de fer une somme de 20 francs à titre de dommages-intérêts, le condamner en outre aux dépens;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Dudouet, tendant au rejet de la requête et à la condamnation de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à 300 francs de dommages-intérêts et aux dépens, par les motifs, en ce qui concerne la prétendue contravention, que la clôture des chemins de fer doit être non-seulement limitative, mais aussi défensive, et que, d'ailleurs, dans l'espèce, les haies d'épines bordant la voie ferrée étaient en mauvais état d'entretien, et présentaient des intervalles de 25 et 30 centimètres: par le motif, en ce qui concerne la demande en dommages-intérêts, que la somme réclamée représente à peine les frais multiples que le sieur Dudouet a dû faire;

Vu l'arrêt du conseil, du 16 décembre 1759, la loi du 15 juillet 1845;

Vu l'article 640 du Code d'instruction criminelle;

Considérant que le procès-verbal, dressé contre le sieur Dudouet, pour avor laissé trois porcs s'introduire sur la voie du chemin de fer de Paris à Cherbourg, est daté du 5 avril 1870; que le conseil de préfecture n'ayant statué sur ce procès-verbal que le 7 août 1871, plus d'un an après le jour où la contravention avait été commise, l'action publique et l'action civile étaient prescrites, par application de l'article 640 ci-dessus visé du Code d'instruction criminelle; qu'il y a donc lieu, dans l'espèce, d'une part, de rejeter, comme non recevable, le recours du ministre des travaux publics, tendant à faire condamner le sieur Dudouet à des dommages-intérêts et aux dépens, d'autre part, d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture qui a renvoyé le sieur Dudouet des fins du procès-verbal, en statuant au fond, et de renvoyer ledit sieur Dudouet des fins du procès-verbal. par application de l'article 640 précité du Code d'instruction criminelle;

Sur les conclusions du sieur Dudouet, tendant à ce que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest soit condamnée, envers lui, à 300 francs de dommages-intérêts et aux dépens:

Considérant qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de

poursuivre la répression des contraventions de grande voirie commises sur les chemins de fer; que le conseil de préfecture avait été saisi, par cette autorité, du procès-verbal dressé contre le sieur Dudouet; et que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest n'étant pas partie en cause, ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts ou aux dépens;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du Calvados, du 7 août 1871, est annulé. (Surplus des conclusions du ministre rejeté.)

3. Le sieur Dudouet est renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui, par application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle.

4. Les conclusions du sieur Dudouet, à fin de dommages-intérêts et de dépens sont rejetées.

(N° 387)

[13 mai 1872.]

Dommages. — Extractions de matériaux. — Balastière établie pour la construction d'un chemin de fer. — Propriété exempte de cette servitude. — Sursis à l'exécution. — (Dame veuve Ledoux.) *— Le propriétaire d'un immeuble, sur lequel l'établissement d'une balastière a été autorisé par le préfet en vue de la construction d'une voie ferrée, soutient que sa propriété se trouve dans des conditions qui, d'après la jurisprudence, l'exemptent de cette servitude : il demande l'anulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui a repoussé sa prétention; il demande, en outre, qu'avant faire droit sur le fond, il soit sursis à l'exécution de cet arrêté et de celui du préfet. Le Conseil d'Etat, se fondant sur la gravité probable du dommage et sur ce que, dans l'état d'avancement des travaux, le sursis ne saurait retarder l'ouverture de la voie ferrée, ordonne que les extractions seront suspendues sur la dite propriété jusqu'au décret à intervenir sur le fond.*

Vu la requête présentée par la dame veuve Ledoux, agissant tant en son nom personnel que comme tutrice de ses enfants mineurs, le 5 avril 1872, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que par un arrêté du 3 février 1872, le préfet de l'Eure a autorisé

l'établissement d'une balastière, pour la construction d'une ligne d'intérêt local, dans sa propriété, dite le Parc, sise commune de Garemès, attendu que cette propriété se trouve dans les conditions d'exemption admises par la jurisprudence; ordonner qu'avant faire droit sur le pourvoi qu'elle a introduit par la dite requête contre l'arrêté du 22 mars, par lequel le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation contre l'arrêté préfectoral du 3 février précédent, il sera sursis à l'exécution des dits arrêtés du préfet et du conseil de préfecture de l'Eure;

Vu le mémoire en défense, du 26 avril 1872, et tendant au rejet de la demande de sursis, par ces motifs que les travaux d'extraction de balast sont presque terminés et qu'il ne reste plus que 2 kilomètres de la voie à balaster avant la réception de la ligne par les ingénieurs du contrôle;

Vu le mémoire en réplique, du 3 mai 1872, par lequel le requérant, attendu que l'extraction n'a pas encore dépassé les trois cinquièmes de la quantité totale des matériaux à extraire et qu'avant de continuer la pose du balast, la compagnie reconnaît qu'elle aura à exécuter les remblais nécessaires pour le raccordement de la ligne avec celle de l'Ouest, près de la station de Bueil, persiste dans ses précédentes conclusions;

Vu l'intervention du sieur Desroches, entrepreneur des travaux du chemin de fer, du 3 mai 1872, et tendant au rejet du sursis;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Considérant qu'il n'est pas établi par la compagnie que, dans l'état d'avancement des travaux, le sursis demandé puisse avoir pour effet de retarder l'ouverture de la voie ferrée ;

Considérant, d'autre part, que les extractions de balast commencées sont de nature à causer de graves dommages dans l'intérieur de la propriété de la requérante;

Sans qu'il y ait lieu de statuer, en l'état, sur la recevabilité de l'intervention ;

Art. 1er. Avant faire droit sur le pourvoi formé par la dame veuve Ledoux contre l'arrêté du conseil de préfecture du 22 mars 1872, il est sursis à l'exécution de cet arrêté et de l'arrêté préfectoral du 3 février précédent.

2. Jusqu'au décret à intervenir sur le fond, les travaux d'extraction de balast autorisés dans la propriété de la dame veuve Ledoux, dite le Parc, et sise commune de Garemès, sont et demeurent suspendus.

(N° 388)

[16 mai 1872.]

Chemins de fer. — Changement d'assiette d'une route nationale pour le passage de la voie ferrée. — Echange fait par la compagnie entre les terrains à acquérir et les terrains abandonnés. — Droits de la compagnie substituée à l'Etat. — Interprétation du cahier des charges. — Question de propriété. — Compétence judiciaire ou administrative. — Le prix de parcelles de routes nationales délaissées par suite de déviation rendue nécessaire par la construction d'un chemin de fer appartient-il à l'Etat ou à la compagnie du chemin de fer qui, en vertu d'une clause du cahier des charges, se trouve substituée aux droits et aux obligations de l'Etat pour l'exécution des travaux dépendant de la concession? — Non résolu par l'arrêt, mais voir l'avis du ministre des travaux publics, cité en note (*).

(*) L'arrêté du conseil de préfecture attaqué par le ministre des finances était ainsi conçu :

« ... En ce qui concerne le déclinatoire proposé par l'administration des domaines :

« Considérant qu'après avoir été dûment autorisée à opérer la déviation de la route impériale, n° 51, la compagnie du chemin de fer de l'Est a abandonné à la société des Ardoisières de Sainte-Anne quelques parcelles de l'ancienne route en échange, sans soulte ni retour, de quelques autres parcelles de terrains qui ont servi à la formation du nouveau tracé de la route impériale;

« Considérant que si, n'admettant pas la validité de l'opération qui a eu lieu entre la compagnie des chemins de fer et la société des Ardoisières, l'administration des domaines revendiquait la possession de parcelles de terrains restées sans emploi par suite de la déviation de la route impériale, il n'est pas douteux que la contestation qui s'élèverait à ce sujet devrait être portée devant l'autorité judiciaire, seule compétente pour statuer sur une question de propriété; mais que tel n'est pas le caractère du litige dont le Conseil est saisi ;

« Considérant en effet que la requête de la compagnie des chemins de fer de l'Est a, en réalité, pour objet de faire décider que l'État n'a droit à aucune indemnité à raison de l'échange occasionné par la déviation de la route impériale et que la solution de ce litige étant évidemment subordonnée à l'interprétation et à l'application des clauses et conditions du cahier des charges de la concession, c'est au conseil de préfecture de la Seine qu'il appartient d'en connaître en vertu de l'article 69 du dit cahier des charges;

« En ce qui touche le fond :

« Considérant qu'il n'a pas été pris de conclusions à cet égard par l'admi-

— (Ministre des finances contre la compagnie du chemin de fer de l'Est.) — *C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur la contestation qui s'élève entre l'administration des domaines et une compagnie de chemins de fer au sujet du prix de parcelles*

---

nistration des domaines qui s'est bornée à décliner la compétence du conseil;

« Arrête : — Le déclinatoire présenté par l'administration des domaines, au nom de l'Etat, est rejetée... (Décision sur le fond ajournée.) »

Le ministre des travaux publics a émis l'avis qui suit sur le recours présenté par le ministre des finances :

« ... Le mémoire ampliatif produit par l'administration des domaines tend à établir que l'article 69 du cahier des charges de la concession des chemins de fer de l'Est, invoqué, dans l'espèce, par la compagnie, n'a pas dérogé à la règle d'ordre public suivant laquelle la connaissance des questions de propriété est dévolue aux tribunaux civils à l'exclusion absolue de la juridiction administrative, et que, dans l'espèce, c'est bien une question de propriété qui est en cause.

« Cet article est ainsi conçu : « Les contestations qui s'élèveraient entre la « compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation « des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement « par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au « Conseil d'Etat. »

« D'après l'administration des domaines, cet article n'a pu avoir et n'a eu réellement pour objet que les contestations relatives à l'exécution du traité de concession, c'est-à-dire à la confection des travaux, à la perception des droits de péage, à tous les détails de l'exploitation, en un mot à tout ce qui rentre dans les attributions du département des travaux publics, seul contractant au nom de l'État. La clause ne serait pas opposable au ministre des finances, qui est resté étranger à la convention passée avec la compagnie. Il s'agit là, d'ailleurs, d'une règle d'ordre public, à laquelle il ne peut être dérogé par une convention particulière. Cette règle veut que les questions de propriété soient toutes déférées aux tribunaux civils, et ces tribunaux, lorsqu'ils sont saisis d'une question de cette nature, ne doivent surseoir que lorsqu'il y a doute sur le sens et la portée d'un acte administratif invoqué par l'une des parties comme formant la base de son droit de propriété. Dans ce dernier cas seulement, c'est-à-dire lorsqu'il y a doute, l'interprétation de l'acte doit être donnée par les tribunaux administratifs. L'administration des domaines cite à ce sujet un arrêté rendu par le conseil de préfecture de la Seine, le 18 décembre 1867 (Jousselin). Elle critique d'ailleurs la distinction que le conseil de préfecture a entendu établir, dans l'espèce, entre la revendication d'un immeuble et celle du prix de cet immeuble. Dans l'un et l'autre cas, dit-elle, c'est une question de propriété qu'il s'agirait de résoudre, et dès lors, l'affaire serait de la compétence des tribunaux ordinaires.

« Je ne saurais admettre, avec l'administration des domaines, que l'article 69 du cahier des charges n'a attribué juridiction au conseil de préfecture de la Seine que pour les contestations où le département des travaux publics est seul intéressé, et que ce conseil n'a, par suite, aucune compétence pour statuer sur une affaire qui concerne le département des finances, par ce motif que M. le ministre des finances n'a pas été partie au contrat passé avec la compagnie. Tous les cahiers des charges des concessions de chemins de fer contiennent en effet un titre V, intitulé *Clauses relatives à divers services*

de routes nationales délaissées par suite de déviation opérée par la compagnie, alors que celle-ci invoque exclusivement à l'appui de son droit les dispositions du cahier des charges. — (Le débat ne portant que sur le sens et l'exécution du cahier des charges, c'est

---

publics. Les clauses en question devraient donc être considérées comme nulles et non avenues, si la thèse soutenue par l'administration des domaines était fondée en droit : ce qui est tout à fait inadmissible. En stipulant les clauses relatives aux services publics autres que ceux qui dépendent de son département, le ministre des travaux publics a agi évidemment au nom et comme représentant de l'Etat, et les divers départements ministériels intéressés se trouvent liés par ces stipulations comme s'ils avaient été parties à l'acte passé avec la compagnie. La rédaction même de l'article 69 indique bien d'ailleurs que cette interprétation est la véritable. L'administration des travaux publics n'y est pas spécialement désignée; il y est parlé des contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et *l'administration.* Cette dernière expression s'applique évidemment, dans sa généralité, à toutes les branches de l'administration publique. La seule condition exigée pour que l'affaire soit de la compétence des tribunaux administratifs, c'est qu'il s'agisse d'une difficulté survenue à l'occasion d'une des stipulations du cahier des charges de la concession. C'est du reste en ce sens que l'article 69 a été entendu jusqu'ici, et les difficultés survenues entre les compagnies de chemins de fer et les administrations publiques autres que celles des travaux publics à l'occasion des clauses du cahier des charges ont toujours été déférées au conseil de préfecture de la Seine. C'est ainsi que le Conseil d'Etat a jugé plusieurs fois déjà, en appel de décisions rendues par le conseil de préfecture de la Seine, les contestations survenues entre le département de la guerre et les compagnies au sujet des dispositions spéciales du cahier des charges qui concernent les transports des militaires, de leurs chevaux et de leurs bagages (Voir notamment le décret contentieux du 5 août 1868, compagnie de l'Ouest contre le ministre de la guerre, *Ann.* 1869, p. 640).

« L'administration des domaines ne me paraît pas mieux fondée à soutenir que, s'agissant d'une question de propriété, il y a là une incompétence d'ordre public et que la disposition de l'article 69 ne lui est pas opposable, attendu qu'elle déroge à l'ordre des juridictions.

Sans doute, en principe général, il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire de statuer sur les questions de propriété; mais, comme le fait remarquer le Conseil d'Etat dans son avis du 9 août 1865 (sections réunies des finances et des travaux publics), si les droits de propriété respectivement invoqués par l'Etat et les concessionnaires de travaux publics sont subordonnés à l'interprétation du cahier des charges de la concession ou des autres actes administratifs qui la régissent, c'est au conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat, qu'il appartient de déterminer le sens et la portée du dit cahier des charges et des autres actes administratifs relatifs aux clauses et conditions de la concession. En d'autres termes, si la propriété procède de conventions administratives dont l'interprétation et l'application sont réservées au conseil de préfecture, c'est ce conseil qui connaîtra nécessairement du litige, à l'exclusion des tribunaux civils. C'est ainsi et en vertu du principe ci-dessus rappelé que dans l'affaire de l'Etat contre la ville de Paris (arrêté du 24 juin 1858, *Ann.* 1859, p. 39), il a été déclaré par interprétation de l'arrêté du 6 prairial an II et du

avec raison que le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré compétent pour en connaître, aux termes de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII et de l'article 69 du cahier des charges.)

Vu le recours et les observations ampliatives présentés par le

---

décret du 4 septembre 1807, que les dits arrêté et décret avaient transmis à la ville de Paris la propriété de divers établissements hydrauliques.

« L'administration des domaines ajoute que ce n'est que lorsqu'il y a doute sur le sens et la portée d'un acte administratif que les tribunaux civils doivent surseoir à statuer sur la question de propriété dont ils sont saisis, l'interprétation de l'acte de concession devant, dans ce cas, être donnée préalablement par les tribunaux administratifs. Dans tous les autres cas, les tribunaux civils lui paraissent compétents à l'exclusion des tribunaux administratifs et il cite, à ce sujet, l'arrêté rendu par le conseil de préfecture de la Seine, du 18 décembre 1867, dans l'affaire Jousselin.

« Je crois avoir démontré plus haut que cette dernière thèse est beaucoup trop absolue. Tel a été également l'avis du Conseil d'État qui, dans l'affaire Jousselin, citée par l'administration des domaines, « considérant que la « question soumise au conseil de préfecture était celle de savoir s'il résultait « des conventions intervenues entre l'État et la compagnie des chemins de fer « de Paris à Lyon et à la Méditerranée que le prix de la parcelle de terrain « distraite des dépendances de la voie ferrée et cédée au sieur Jousselin, dût « être attribuée immédiatement à l'État, ou demeurer à la disposition de la « compagnie jusqu'à la fin de sa consession; que, dès lors, aux termes de « l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui charge les conseils de préfecture « de prononcer sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepre- « neurs de travaux publics et l'administration concernant le sens et l'exécution « des clauses de leurs marchés, le conseil de préfecture s'est à tort déclaré « incompétent pour statuer sur la demande de la compagnie et que son arrêté « doit être annulé; mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu « d'y statuer immédiatement au fond, » a annulé (arrêt du 26 janvier 1870, *Ann.* 1871, p. 301) l'arrêté du conseil de préfecture et décidé que la somme de 233 francs formant le prix du terrain rétrocédé au sieur Jousselin, serait remise, avec les intérêts dus, par la caisse des dépôts et consignations, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Dans l'espèce actuellement déférée au Conseil d'État, il s'agit de décider par interprétation de l'article 22 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de l'Est, si la disposition dudit article, d'après laquelle la compagnie est substituée aux droits de l'État pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, emporte ou non pour la compagnie le droit d'échanger, comme aurait pu le faire l'État, les terrains provenant d'une partie de la route impériale qui a été abandonnée par suite d'une rectification de tracé, contre les terrains destinés à former l'assiette de la nouvelle route. La question de propriété dont il s'agit ici est donc subordonnée à l'interprétation d'un marché de travaux publics, pour l'interprétation et l'exécution duquel les tribunaux administratifs ont la plénitude de juridiction et elle se trouvera forcément tranchée par la décision qui fixera le sens de la clause précitée du cahier des charges de la concession faite à la compagnie des chemins de fer de l'Est,

ministre des finances, tendant à l'annulation d'un arrêté, du 11 décembre 1868, par lequel le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré compétent pour statuer sur une demande formée par la compagnie du chemin de fer de l'Est, à fin de faire décider, par application de son cahier des charges, qu'elle ne doit pas à l'État

---

sans qu'il y ait lieu de recourir aux tribunaux civils, ainsi que le Conseil d'État l'a déjà décidé dans l'affaire Jousselin.

« C'est ainsi d'ailleurs que la chambre des requêtes de la cour de cassation, par un arrêt du 12 mai 1870, a admis, dans le sens de l'affirmative, un pourvoi de la compagnie des chemins de fer du Midi contre un arrêt rendu par la cour impériale d'Agen dans l'affaire des terrains provenant de l'ancienne gare de Fégur, à Bordeaux, le dit pourvoi soulevant la question de savoir si les tribunaux civils ne sont pas incompétents pour statuer sur les difficultés qui s'élèvent entre l'État et le concessionnaire d'un chemin de fer ou d'un canal à l'occasion du sens ou de l'exécution du cahier des charges de la concession, alors même que ces difficultés sont relatives à la propriété des terrains non utilisés pour le chemin de fer ou le canal. (V. dans Dalloz, cour de cassation, 24 août 1870, P., 71, I, 160 et 1er février 1871, P., 72, 1, 49.)

« Quant au fond même du débat, j'estime que la compagnie concessionnaire a pu valablement échanger les terrains provenant de la partie déviée de la route impériale, n° 51, à Fumay, contre les terrains appartenant à la société ardoisière de Sainte-Anne, qui étaient destinés à former l'assiette de la nouvelle route, et cela comme étant aux lieu et place de l'administration des travaux publics, en vertu des dispositions de l'article 22 du cahier des charges, lequel est ainsi conçu :

« L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exé- « cution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les « lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux pu- « blics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour « l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, et elle demeure « en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'adminis- « tration de ces lois et règlements. »

« Or, l'article 4 de la loi du 20 mai 1836 investit expressément l'administration supérieure du droit de céder « les portions de terrains dépendantes « d'anciennes routes et devenues inutiles par suite de changement de tracé « ou d'ouverture d'une nouvelle route, à titre d'échange et par voie de com- « pensation de prix, aux propriétaires des terrains sur lesquels des parties de « route neuve devront être exécutées. »

« La compagnie des chemins de fer de l'Est, substituée aux droits de l'État pour l'exécution du chemin de fer de Charleville à la frontière belge, a pu valablement, suivant moi, en exécution de la disposition ci-dessus rappelée, opérer avec la compagnie ardoisière de Sainte-Anne l'échange de terrains nécessité par la déviation de la route.

« En effet, considérées dans leur ensemble, les dispositions de l'article 22 du cahier des charges ont principalement pour objet de restreindre dans les limites les plus étroites possibles le montant des travaux à exécuter par la compagnie, et il serait dès lors contraire à l'esprit comme à la lettre de cette stipulation, qui fait la loi des deux parties contractantes, de décider que la compagnie des chemins de fer de l'Est devra payer à la société ardoisière de Sainte-Anne le prix des terrains cédés par cette société pour l'établissement

le prix d'une parcelle de la route nationale, n° 51, délaissée par suite d'une déviation qu'a rendue nécessaire la construction de la voie ferrée de Charleville à Givet, sur le territoire de la commune de Fumay (Ardennes), — le dit recours fondé sur ce qu'il s'agit d'une question de propriété; qu'alors même que la solution de cette question dépendrait des termes du cahier des charges, les tribunaux civils seraient seuls compétents pour la juger; que le sens du cahier des charges est clair, et n'exige pas une interprétation par l'autorité administrative; que, d'ailleurs, il n'appartiendrait qu'à l'autorité judiciaire, après qu'elle aurait été saisie du fond, de provoquer cette interprétation si elle la jugeait nécessaire;

Vu le mémoire en défense par lequel la compagnie du chemin de fer de l'Est conclut au rejet du recours et à la condamnation de l'État aux dépens, attendu que le débat porte uniquement sur le sens et l'interprétation du cahier des charges;

Vu les observations du ministre des travaux publics du 2 septembre 1870;

---

de la nouvelle route, tandis que le prix des terrains à rétrocéder par suite de la déviation de la route serait dévolu à l'administration des domaines. Une combinaison, qui donne en même temps à l'administration et les terrains de la route nouvelle, sans que le trésor ait rien eu à débourser pour l'achat de ces terrains, et le prix provenant de la revente des terrains de la route abandonnée, est d'ailleurs contraire à l'équité et ne saurait être adoptée.

« Il convient de signaler ici une erreur contenue dans la requête en pourvoi de l'administration des domaines. Il y est exposé que, dans le cas où la société de Sainte-Anne serait confirmée par un contrat régulier dans la possession des terrains qui lui ont été cédés par la compagnie des chemins de fer de l Est, ce serait par application de la loi du 24 mai 1842, comme propriétaire riverain de la route supprimée et non pas par voie d'échange en vertu de la loi du 20 mai 1836, ce dernier privilége étant primé par celui du riverain. Mais il ne s'agit pas, dans l'espèce, de terrains délaissés proprement dits. L'opération qui a motivé l'échange intervenu entre la compagnie et la société ardoisière est une opération de grande voirie qui n'a donné lieu à aucun délaissé, qui n'aurait pu être critiquée que par les propriétaires riverains de la portion de route abandonnée et qui est à l'abri de toute discussion, puisque la société ardoisière, en même temps qu'elle était propriétaire des terrains incorporés à la nouvelle route, se trouvait être riveraine de l'ancienne route.

« Tout ce que l'administration des domaines peut demander, c'est que l'acte de cession dont il s'agit soit soumis à l'approbation du ministre des finances, en vertu du dernier paragraphe de l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, ce qui ne peut faire de difficulté, les renseignements fournis à mon administration par MM. les ingénieurs du service du contrôle paraissant établir que l'échange intervenu ne peut donner lieu à aucune soulte au profit du trésor. »

V. aussi un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 14 juillet 1870, rapporté dans Dalloz, P., 72, 3, p. 34. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

Vu les nouvelles observations par lesquelles la compagnie du chemin de fer de l'Est produit : 1° un arrêté, du 14 juillet 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a fait droit à sa réclamation au fond, et 2° fait connaître que par trois arrêts des 14 août 1870 et 1er février 1871, la Cour de cassation a reconnu la compétence de la juridiction administrative ;

Vu la décision du 5 juillet 1862, par laquelle le ministre des travaux publics autorise la compagnie du chemin de fer à dévier sur divers points la route impériale, n° 51 ;

Vu la décision du 9 janvier 1863, par laquelle le ministre des travaux publics, conformément à l'avis du ministre des finances, autorise la compagnie du chemin de fer à céder à la société des Ardoisières de Sainte-Anne, en échange des terrains occupés par le nouveau tracé de la route impériale, n° 51, et par application de l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, une parcelle provenant de l'ancien tracé sous la condition que la compagnie du chemin de fer prendra l'engagement de payer ultérieurement à l'État le prix de cette parcelle, dans le cas où il viendrait à être reconnu, conformément à l'avis du ministre des finances, et conformément à l'avis du ministre des travaux publics, que les compagnies n'ont pas droit au prix des routes abandonnées ;

Vu le cahier des charges de la concession des chemins de fer de l'Est, approuvé par décret du 11 juin 1859 ; vu notamment les articles 14, 15, 17, 21, 22, et l'article 69 ainsi conçu : « Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État ; »

Vu l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, ainsi conçu : « Le conseil de préfecture prononce sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens et l'exécution des clauses de leurs marchés ; »

Considérant que la demande soumise au conseil de préfecture de la Seine a pour objet de faire décider que la compagnie du chemin de fer de l'Est n'est pas tenue de payer à l'État le prix d'une parcelle délaissée par suite de la déviation de la route nationale, n° 51, et cédée à titre d'échange, par application de l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, à la société des Ardoisières de Sainte-Anne, propriétaire du sol pris pour le nouveau tracé de la route ;

Considérant que pour établir sa prétention, la compagnie ne conteste pas que d'après les principes généraux du droit le sol des anciennes routes délaissées appartienne à l'État; mais qu'elle soutient qu'aux termes de son cahier des charges, elle est substituée aux droits comme aux obligations de l'État relativement aux délaissés qui proviennent d'une déviation opérée à ses frais pour l'établissement de la voie ferrée; que le débat porte exclusivement sur le sens et l'exécution du cahier des charges; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré compétent pour en connaître, aux termes de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, et de l'article 69 du cahier des charges. (Rejet. État condamné aux dépens.)

(N° 389)

[16 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Canal d'irrigation. — Syndicat. — Réception définitive. — Réparation de défectuosités ordonnées. — Exécution d'un précédent arrêt. — Point de départ des intérêts. — Interprétation. — Déclaration du sens d'un précédent arrêt en ce qui concerne le point de départ des intérêts dus à un entrepreneur et les conditions imposées pour mettre les travaux en état de réception définitive. — (Sieur Gérin.)

Suite de l'arrêt du 14 août 1867 (*Syndicat de la plaine de Larnac*), *Annales*, 1868, p. 891.

Vu la requête présentée pour le sieur Gérin, entrepreneur des travaux de construction du canal d'irrigation de la plaine de Larnac, dans laquelle il expose qu'à la suite d'un décret rendu au contentieux, le 14 août 1867, il a exécuté les divers travaux reconnus nécessaires pour mettre ses ouvrages en état de réception définitive, qu'il a ensuite réclamé le payement des intérêts des sommes lui restant dues, à partir du 11 septembre 1861, conformément à un arrêté du conseil de préfecture du Gard, du 3 mars 1865, mais que le préfet a refusé d'inscrire le montant de ces intérêts au budget de l'association syndicale des arrosants, par le motif que le syndicat soutenait que la disposition précitée de l'arrêté du 3 mars 1865 avait été réformée par le décret du

Vu les nouvelles observations par lesquelles la compagnie du chemin de fer de l'Est produit : 1° un arrêté, du 14 juillet 1870, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a fait droit à sa réclamation au fond, et 2° fait connaître que par trois arrêts des 14 août 1870 et 1er février 1871, la Cour de cassation a reconnu la compétence de la juridiction administrative ;

Vu la décision du 5 juillet 1862, par laquelle le ministre des travaux publics autorise la compagnie du chemin de fer à dévier sur divers points la route impériale, n° 51 ;

Vu la décision du 9 janvier 1863, par laquelle le ministre des travaux publics, conformément à l'avis du ministre des finances, autorise la compagnie du chemin de fer à céder à la société des Ardoisières de Sainte-Anne, en échange des terrains occupés par le nouveau tracé de la route impériale, n° 51, et par application de l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, une parcelle provenant de l'ancien tracé sous la condition que la compagnie du chemin de fer prendra l'engagement de payer ultérieurement à l'État le prix de cette parcelle, dans le cas où il viendrait à être reconnu, conformément à l'avis du ministre des finances, et conformément à l'avis du ministre des travaux publics, que les compagnies n'ont pas droit au prix des routes abandonnées ;

Vu le cahier des charges de la concession des chemins de fer de l'Est, approuvé par décret du 11 juin 1859 ; vu notamment les articles 14, 15, 17, 21, 22, et l'article 69 ainsi conçu : « Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État ; »

Vu l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, ainsi conçu : « Le conseil de préfecture prononce sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens et l'exécution des clauses de leurs marchés ; »

Considérant que la demande soumise au conseil de préfecture de la Seine a pour objet de faire décider que la compagnie du chemin de fer de l'Est n'est pas tenue de payer à l'État le prix d'une parcelle délaissée par suite de la déviation de la route nationale, n° 51, et cédée à titre d'échange, par application de l'article 4 de la loi du 20 mai 1836, à la société des Ardoisières de Sainte-Anne, propriétaire du sol pris pour le nouveau tracé de la route ;

Considérant que pour établir sa prétention, la compagnie ne conteste pas que d'après les principes généraux du droit le sol des anciennes routes délaissées appartienne à l'État; mais qu'elle soutient qu'aux termes de son cahier des charges, elle est substituée aux droits comme aux obligations de l'État relativement aux délaissés qui proviennent d'une déviation opérée à ses frais pour l'établissement de la voie ferrée; que le débat porte exclusivement sur le sens et l'exécution du cahier des charges; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré compétent pour en connaître, aux termes de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII, et de l'article 69 du cahier des charges. (Rejet. État condamné aux dépens.)

(N° 389)

[16 mai 1872.]

Entrepreneurs. — Canal d'irrigation. — Syndicat. — Réception définitive. — Réparation de défectuosités ordonnées. — Exécution d'un précédent arrêt. — Point de départ des intérêts. — Interprétation. — Déclaration du sens d'un précédent arrêt en ce qui concerne le point de départ des intérêts dus à un entrepreneur et les conditions imposées pour mettre les travaux en état de réception définitive. — (Sieur Gérin.)

Suite de l'arrêt du 14 août 1867 (*Syndicat de la plaine de Larnac*), *Annales*, 1868, p. 891.

Vu la requête présentée pour le sieur Gérin, entrepreneur des travaux de construction du canal d'irrigation de la plaine de Larnac, dans laquelle il expose qu'à la suite d'un décret rendu au contentieux, le 14 août 1867, il a exécuté les divers travaux reconnus nécessaires pour mettre ses ouvrages en état de réception définitive, qu'il a ensuite réclamé le payement des intérêts des sommes lui restant dues, à partir du 11 septembre 1861, conformément à un arrêté du conseil de préfecture du Gard, du 3 mars 1865, mais que le préfet a refusé d'inscrire le montant de ces intérêts au budget de l'association syndicale des arrosants, par le motif que le syndicat soutenait que la disposition précitée de l'arrêté du 3 mars 1865 avait été réformée par le décret du

14 août 1867 et qu'il ne lui appartenait pas d'interpréter lesdits arrêté et décret, et conclut, en conséquence, à ce qu'il plaise au Conseil donner cette interprétation ;

Ce faisant, attendu que le dit décret n'a réformé l'arrêté qui lui était déféré qu'en tant qu'il avait déclaré les travaux en état de réception définitive ; que cet arrêté, en allouant les intérêts à partir du 11 septembre 1861, s'était fondé sur les conventions intervenues entre les parties dans lesquelles l'époque des payements à effectuer était réglée d'après l'avancement et l'achèvement des travaux, sans tenir aucun compte de la réception définitive, et qu'en fait, les travaux ont été terminés en juillet 1860, époque à laquelle l'association syndicale a pris possession du canal dont elle a constamment joui depuis cette époque, nonobstant les réparations que l'entrepreneur a dû exécuter, dire que le décret du 14 août 1867 n'a pas annulé la disposition de l'arrêté du 3 mars 1865 qui condamne le syndicat du canal de la plaine de Larnac à payer au sieur Gérin les intérêts de la somme de 12.315f,35 depuis le 11 septembre 1861, condamner le syndicat à payer le montant de ces intérêts au 23 juillet 1868, date du payement du capital, avec les intérêts des intérêts à partir du dit jour et les dépens ;

Vu les observations du ministre des travaux publics ;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour le syndicat d'irrigation de la plaine de Larnac, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu : 1° que, d'après l'article 34 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics qui étaient applicables au marché du sieur Gérin, et d'après les conditions du devis et du cahier des charges, les intérêts des sommes dues ne pouvaient être exigés qu'après la réception définitive des travaux et en cas de retards dans les payements imputables au syndicat ; que la convention intervenue entre les parties, le 15 juin 1858, en fixant l'époque des payements, le dernier ne devant avoir lieu que quatorze mois après l'achèvement des travaux, n'a pas dérogé à cette condition, et que si le conseil de préfecture avait alloué les intérêts à partir du 11 septembre 1861, c'était comme conséquence de la disposition par laquelle il avait déclaré que les travaux étaient terminés depuis juillet 1860 et qu'ils devaient être considérés comme étant en état de réception définitive ; attendu 2° que l'ingénieur des ponts et chaussées chargé de diriger les travaux de réparation prévus par le décret du 14 août 1867, a fait une fausse application de ce décret en déclarant reçus définitivement, le 23 juin 1868, des travaux qui n'avaient pas été exécutés conformément aux

conditions du marché et qui n'avaient reçu que des améliorations insuffisantes pour en assurer la solidité et la durée; dire que le décret du 14 août 1867 a annulé la disposition de l'arrêté du 3 mars 1865 qui condamne le syndicat à payer les intérêts de la somme de 12.313f,35 depuis le 11 septembre 1861; déclarer que le syndicat, en payant le 23 juillet 1868 le solde des travaux, s'est libéré de toute dette envers l'entrepreneur, et statuant sur le recours incident, dire que l'arrêt précité en condamnant le sieur Gérin à mettre les travaux de son entreprise en état de réception définitive, a entendu qu'il se conformerait aux devis et cahier des charges dressé pour la construction du canal et que le sieur Gérin ne peut être libéré de ses obligations que par des travaux ainsi exécutés; en conséquence, annuler le procès-verbal de réception définitive, du 23 juin 1868, en ce que la réception a eu lieu contrairement aux prescriptions des devis et cahier des charges, par suite, condamner le sieur Gérin à exécuter les travaux du canal en conformité avec le cahier des charges, le condamner en outre aux dépens;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Gérin, le 10 janvier 1872, par lequel il déclare persister dans ses conclusions et conclut, en outre, au rejet du recours incident comme non recevable et mal fondé, par les motifs : 1° que le syndicat avait acquiesçé au procès-verbal de réception définitive par la signature apposée à ce document par son vice-directeur et par deux de ses membres sans protestation ni réserves et par le payement qu'il a fait du solde du prix des travaux en capital; 2° que l'entrepreneur étant tenu, d'après le décret du 14 août 1867, d'exécuter les travaux de réparation tels qu'ils lui seraient prescrits par l'ingénieur du service hydraulique dans le département et ayant exécuté tout ce qui lui a été prescrit par cet homme de l'art, a rempli l'obligation qui lui était imposée et ne peut être responsable de la prétendue insuffisance des ouvrages ainsi effectués; 3° que le décret du 14 août 1867 a rejeté les conclusions du syndicat tendant à faire ordonner la réfection des travaux, et s'est borné à imposer à l'entrepreneur l'obligation de faire disparaître certaines défectuosités contraires aux règles de l'art;

Vu la soumission du 24 avril 1858, acceptée le 27 du même mois, par laquelle le sieur Gérin s'engage à exécuter les travaux de construction du canal d'irrigation de la plaine de Larnac, moyennant les prix du détail estimatif et sous la condition portée au cahier des charges, sauf en ce qui concerne le payement des ouvrages exécutés qui sera fait en trois à-comptes, le premier au

30 novembre 1858, de 10.000 francs; le deuxième au 30 juin 1859, de 15.000 francs; le dernier, au 30 juin 1860, du solde de l'entreprise, étant toutefois entendu : 1° que si, au 30 novembre prochain, le montant des travaux exécutés n'atteignait pas le chiffre du payement à faire, ce payement serait réduit aux neuf dixièmes du montant des ouvrages faits; 2° que tous les travaux devront être exécutés et le canal en état d'être livré pour l'irrigation au 1er mai 1859 au plus tard; 3° qu'aucun intérêt ne pourra être exigé par l'entrepreneur, si ce n'est au cas de retard de la part et par le fait de l'association dans le payement des termes tels qu'ils sont ci-dessus réglés, auquel cas l'intérêt serait payé pour toutes sommes arriérées, à partir de l'échéance jusqu'à l'époque du payement, sans que cette époque puisse être reculée au delà de deux ans après la réception provisoire des travaux, y compris le délai de garantie prévu par le cahier des charges;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du 3 mars 1865, portant ce qui suit : Article 1er. Le canal d'irrigation de la plaine de Larnac, exécuté par le sieur Gérin, adjudicataire de l'entreprise, est considéré comme définitivement reçu, et le montant des sommes qui lui étaient dues au 11 septembre 1861, soit pour travaux exécutés, soit pour interêt, est arrêté à la somme de 51.313f,35, sur laquelle il lui avait été compté, à diverses époques, celle de 37.000 francs. — Article 2. Le sieur Gérin est condamné, au profit du syndicat, à une retenue de 2.000 francs pour malfaçons et vices de construction dans le canal. — Article 3. Le syndicat est condamné à payer au sieur Gérin le solde de ce qui lui est dû, déduction faite de la retenue ci-dessus mentionnée, ce qui réduit ce solde à la somme de 12.313f,35, avec les intérêts échus à raison de 5 pour 100 depuis le 11 septembre 1861;

Vu le décret rendu au contentieux, le 14 août 1867, notamment les dispositions suivantes (art. 1er et art. 4);

Sur les conclusions du sieur Gérin tendant à faire déclarer que le décret rendu au contentieux, le 14 août 1867, n'a point annulé la disposition de l'arrêté ci-dessus visé du 3 mars 1865, par laquelle le conseil de préfecture du Gard avait condamné l'association syndicale des arrosants de la plaine de Larnac à lui payer, à partir du 11 septembre 1861, les intérêts des sommes restant dues sur le montant de son entreprise :

Considérant que, sur la demande adressée par le sieur Gérin au préfet, à l'effet de faire inscrire d'office au budget du syndicat le montant de ces intérêts, ce fonctionnaire lui a fait connaître que le syndicat, en refusant le payement des dits intérêts, se fon-

dait sur ce que le décret du 14 août 1867 aurait annulé la disposition de l'arrêté du 3 mars 1865, qui les avait alloués, et qu'il ne pouvait intervenir tant que l'interprétation du dit décret n'aurait pas été donnée par l'autorité de qui il émanait; que, dans ces circonstances, le sieur Gérin est recevable à demander cette interprétation ;

Considérant que le décret du 14 août 1867, après avoir déclaré que les travaux du sieur Gérin n'étaient pas en état de réception définitive, a réformé les dispositions de l'arrêté du 3 mars 1865 contraires à cette décision; qu'il y a donc lieu de rechercher si le conseil de préfecture, pour allouer au sieur Gérin les intérêts à partir du 11 septembre 1861, s'est fondé sur ce que les travaux auraient été à cette époque en état de réception définitive.

Considérant que, d'après le traité intervenu le 24 avril 1858 entre les parties, les travaux devaient être terminés le 1er mai 1859, et le solde de l'entreprise devait être payé quatorze mois plus tard, le 30 juin 1860, c'est-à-dire après l'expiration du délai de garantie qui était fixé à un an; qu'il est d'autant plus évident que les parties entendaient que ces payements auraient lieu après la réception définitive des travaux, qu'aucune retenue de garantie n'était stipulée ; que le conseil de préfecture, après avoir déclaré que les travaux étaient achevés en juillet 1860, a fixé le point de départ des intérêts au 11 septembre 1861, c'est-à-dire à quatorze mois après l'achèvement, en se référant expressément aux conventions précitées; qu'il suit de là que cette dernière disposition était la conséquence de celle par laquelle il avait déclaré les travaux en état de réception définitive, et qu'elle a été annulée par voie de conséquence ;

Sur les conclusions du syndicat tendant à faire déclarer que le sieur Gérin était tenu, aux termes du décret du 14 août 1867, de se conformer, dans les travaux de réparation que le dit décret l'avait condamné à exécuter, aux conditions du cahier des charges et du devis de son entreprise, et que le procès-verbal de réception définitive du 23 juin 1868 doit être annulé, les travaux de réparation n'étant conformes ni aux conditions des dits devis et cahier des charges, ni aux règles de l'art;

Considérant que, des termes du décret précité, il résulte que les conditions du syndicat tendant à faire condamner le sieur Gérin à refaire ses ouvrages conformément aux conditions de son marché, ont été rejetées, et que le dit sieur Gérin n'a été condamné, pour mettre ses ouvrages en état de réception définitive, qu'à faire disparaître les défectuosités contraires aux règles de l'art; que,

l'action en responsabilité intentée par la ville non recevable et mal fondée et condamner les adversaires aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Meaux, tendant au rejet du pourvoi avec dépens par le motif: 1° que la ville avait traité avec le sieur Coiret seul, tant pour l'établissement de la distribution des eaux en 1863 que pour la construction du bassin du Pré-Catelan, en 1864, et que les conventions que le dit sieur Coiret avait pu faire avec une société pour l'exploitation de sa concession ne pouvaient être opposées à la ville qui y était restée étrangère; 2° que le sieur Coiret, au moment des accidents survenus, était encore dans les délais de garantie déterminés par les articles 1792 et 2270 du Code civil;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Marconi, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que l'exposant avait traité avec le sieur Coiret pour les travaux du bassin du Pré-Catelan en dehors de toute intervention de la ville, et que la loi du 28 pluviôse an VIII n'attribue pas compétence au conseil de préfecture pour statuer sur les difficultés qui peuvent survenir entre un entrepreneur de travaux publics et un sous-traitant;

Vu les observations du ministre de l'intérieur;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les demoiselles Coiret, ensemble le procès-verbal d'expertise produit à l'appui des dites conclusions;

Vu le traité du 20 février 1863, par lequel la ville de Meaux concède au sieur Coiret, pour soixante-quinze ans, le service de la distribution des eaux dans la dite ville;

Vu (traité entre le maire de la ville de Meaux et le sieur Coiret, stipulant, entre autres dispositions, que le sieur Coiret établirait un bassin avec jet d'eau);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1792 et 2270 du Code civil;

En ce qui concerne la mise en cause du sieur Rossignol, en qualité de gérant provisoire de la société des eaux de la ville de Meaux:

Considérant que, par le traité ci-dessus visé du 20 février 1863, la ville avait concédé au sieur Coiret, agissant en son nom personnel, le service de la distribution des eaux pour une période de soixante-quinze ans; que si, dans le courant de cette même année, le sieur Coiret a constitué une société pour l'exploitation de cette concession, il n'est pas même allégué que la ville ait consenti à substituer cette société aux droits et devoirs du concessionnaire qui, dès lors, est resté personnellement engagé en cette qualité;

que dans le traité ci-dessus visé intervenu en juin 1864 pour la construction d'un bassin sur une des pelouses du Pré-Catelan, le sieur Coiret n'a pas déclaré agir comme gérant de la dite société, mais s'est qualifié concessionnaire des eaux de la ville; que, dans ces circonstances, les demoiselles Coiret ne sont pas fondées à soutenir que l'action de la ville de Meaux, à raison des accidents survenus à ce bassin, aurait dû être dirigée contre la société des eaux et non contre elles, en qualité d'héritières du sieur Coiret;

En ce qui concerne la mise en cause du sieur Marconi:

Considérant qu'il n'est pas contesté que, si le sieur Marconi a fait les travaux de construction du bassin, c'est en vertu d'un traité passé avec le sieur Coiret, en dehors de toute intervention de l'administration municipale;

Considérant que l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII n'attribue pas compétence aux conseils de préfecture pour statuer sur les contestations entre les entrepreneurs de travaux publics et les sous-traitants; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de mettre en cause le sieur Marconi;

En ce qui concerne l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture:

Considérant qu'au moment où sont survenus des accidents graves dans les constructions du bassin, les délais de garantie fixés par les articles 1792 et 2270 du Code civil n'étaient pas expirés;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permettait pas de déterminer immédiatement les causes de ces accidents; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise contradictoire entre la ville de Meaux et les héritiers du sieur Coiret. (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 391)

[16 mai 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Ville de Paris. — Exhaussement de la voie publique. — Passage maintenu en contre-bas. — Diminution des facilités d'accès. — Expertise. — Rapport d'un ingénieur en chef. — Supplément au rapport du tiers-expert. — Simple document administratif. — (Labitte et Lefranc.) — *Indemnité accor-*

dée à des propriétaires à raison de l'élévation du niveau d'un quai (de 1 mètre à 0m,60), au droit des immeubles des réclamants, avec passage en contre-bas de 2 mètres de largeur, ménagé le long des maisons (*). — *Décidé qu'un rapport, rédigé par l'ingénieur en chef comme agent de l'administration, n'était qu'une pièce de la procédure présentée par le préfet de la Seine comme moyen de défense dans l'intérêt de la ville de Paris, et ne constituait pas un supplément au rapport de tierce-expertise. — Ce rapport avait donc été écarté à tort par le conseil de préfecture comme irrégulier et comme n'ayant pas été prescrit par l'autorité compétente.*

Vu la requête présentée pour le ministre des travaux publics, représentant l'État, et pour le préfet de la Seine représentant la ville de Paris, et tendant à faire annuler un arrêté du 3 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a accordé une indemnité aux sieurs Labitte et Lefranc, à raison du dommage qui leur aurait été causé par les travaux de voirie exécutés aux abords du pont Louis-Philippe, et qui auraient eu pour conséquence d'exhausser le sol du quai de Grève de 1 mètre au droit des locaux occupés par le sieur Lefranc, et le sol de la rue du pont Louis-Philippe de 0m,60 au droit de l'immeuble habité par le sieur Labitte;

Ce faisant, attendu, en la forme, que le conseil de préfecture aurait commis un excès de pouvoir et violé les droits de la défense en déclarant nul et non avenu un rapport de l'ingénieur en chef de la navigation, sous prétexte que ce fonctionnaire avait déjà connu de la contestation comme tiers-expert et fourni en la dite qualité ses observations et avis; qu'en effet, le rapport annulé n'était qu'un document de l'instruction fourni par l'ingénieur comme agent de l'administration et non comme tiers-expert; au fond, attendu qu'aucun dommage direct et matériel n'avait été causé aux sieurs Labitte et Lefranc; que, d'ailleurs, les travaux exécutés n'avaient pas un caractère définitif, et que ce ne serait que lorsque l'état des voies adjacentes serait définitivement réglé et établi, qu'on pourrait utilement examiner si un dommage était causé à ces industriels et dans quelle proportion; attendu, au surplus, en admettant que les sieurs Lefranc et Labitte soient fondés à réclamer d'ors et déjà une indemnité, que le chiffre fixé par le

(*) Voir les arrêts des 23 février 1870 (chemin d'Orléans), *Annales*, 1871, p. 482; 4 mai 1870 (sieur Hébert), *Annales*, 1872, p. 152; 7 juillet 1870 (ville de Paris), *Annales*, 1872, p. 586.

conseil de préfecture serait exagéré; qu'enfin, le sieur Lefranc ne serait entré dans les locaux à raison desquels il réclame que postérieurement à l'exécution des travaux de voirie dont s'agit; dire qu'aucune indemnité n'est due aux sieurs Labitte et Lefranc, et les condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Labitte et Lefranc, tendant au rejet avec dépens des pourvois ci-dessus visés, attendu, d'une part, que le rapport de l'ingénieur en chef, déclaré nul par le conseil de préfecture, s'en référait au rapport de tierce-expertise, dont il n'était que la reproduction et le développement, qu'il constituait par suite un supplément au dit rapport, et que dans les conditions où il avait été produit, c'était avec raison que le conseil de préfecture l'avait considéré comme non avenu; d'autre part, que les travaux exécutés aux abords du pont Louis-Philippe avaient notablement diminué les facilités d'accès de leurs habitations; qu'il en était résulté une perte de bénéfice dans leurs industries, qui n'était pas moindre de 2.000 francs par an pour le sieur Labitte, et de 2.347 francs par an pour le sieur Lefranc; que, par suite, en calculant l'indemnité due depuis l'époque de l'exécution des travaux jusqu'à celui où le sieur Labitte a vendu son établissement commercial et où le dit Lefranc a renouvelé son bail, le chiffre fixé par le conseil de préfecture n'est pas exagéré; qu'enfin, en ce qui concerne le sieur Lefranc, il occupe les locaux à raison desquels il réclame, depuis 1859, c'est-à-dire trois ans avant l'exécution des travaux;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 12 juillet suivant;

En ce qui touche la régularité du rapport de l'ingénieur en chef déclaré non avenu par l'arrêté attaqué :

Considérant que, pour prononcer la nullité de ce document, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'il constituait un supplément au rapport de tierce-expertice dont la production n'avait pas été prescrite par l'autorité compétente;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le rapport déclaré nul par le conseil de préfecture n'était qu'une pièce de la procédure, rédigée par l'ingénieur en chef comme agent de l'administration et non comme tiers-expert, et présentée par le préfet de la Seine à l'appui de ses moyens de défense; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le dit rapport a été écarté comme irrégulier par le conseil de préfecture;

Au fond :

Considérant que l'exécution des travaux de raccordement du pont

dée à des propriétaires à raison de l'élévation du niveau d'un quai (de 1 mètre à 0m,60), au droit des immeubles des réclamants, avec passage en contre-bas de 2 mètres de largeur, ménagé le long des maisons (*). — *Décidé qu'un rapport, rédigé par l'ingénieur en chef comme agent de l'administration, n'était qu'une pièce de la procédure présentée par le préfet de la Seine comme moyen de défense dans l'intérêt de la ville de Paris, et ne constituait pas un supplément au rapport de tierce-expertise. — Ce rapport avait donc été écarté à tort par le conseil de préfecture comme irrégulier et comme n'ayant pas été prescrit par l'autorité compétente.*

Vu la requête présentée pour le ministre des travaux publics, représentant l'État, et pour le préfet de la Seine représentant la ville de Paris, et tendant à faire annuler un arrêté du 3 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a accordé une indemnité aux sieurs Labitte et Lefranc, à raison du dommage qui leur aurait été causé par les travaux de voirie exécutés aux abords du pont Louis-Philippe, et qui auraient eu pour conséquence d'exhausser le sol du quai de Grève de 1 mètre au droit des locaux occupés par le sieur Lefranc, et le sol de la rue du pont Louis-Philippe de 0m,60 au droit de l'immeuble habité par le sieur Labitte;

Ce faisant, attendu, en la forme, que le conseil de préfecture aurait commis un excès de pouvoir et violé les droits de la défense en déclarant nul et non avenu un rapport de l'ingénieur en chef de la navigation, sous prétexte que ce fonctionnaire avait déjà connu de la contestation comme tiers-expert et fourni en la dite qualité ses observations et avis; qu'en effet, le rapport annulé n'était qu'un document de l'instruction fourni par l'ingénieur comme agent de l'administration et non comme tiers-expert; au fond, attendu qu'aucun dommage direct et matériel n'avait été causé aux sieurs Labitte et Lefranc; que, d'ailleurs, les travaux exécutés n'avaient pas un caractère définitif, et que ce ne serait que lorsque l'état des voies adjacentes serait définitivement réglé et établi, qu'on pourrait utilement examiner si un dommage était causé à ces industriels et dans quelle proportion; attendu, au surplus, en admettant que les sieurs Lefranc et Labitte soient fondés à réclamer d'ors et déjà une indemnité, que le chiffre fixé par le

(*) Voir les arrêts des 23 février 1870 (chemin d'Orléans), *Annales*, 1871, p. 482; 4 mai 1870 (sieur Hébert), *Annales*, 1872, p. 152; 7 juillet 1870 (ville de Paris), *Annales*, 1872, p. 586.

conseil de préfecture serait exagéré; qu'enfin, le sieur Lefranc ne serait entré dans les locaux à raison desquels il réclame que postérieurement à l'exécution des travaux de voirie dont s'agit; dire qu'aucune indemnité n'est due aux sieurs Labitte et Lefranc, et les condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Labitte et Lefranc, tendant au rejet avec dépens des pourvois ci-dessus visés, attendu, d'une part, que le rapport de l'ingénieur en chef, déclaré nul par le conseil de préfecture, s'en référait au rapport de tierce-expertise, dont il n'était que la reproduction et le développement, qu'il constituait par suite un supplément au dit rapport, et que dans les conditions où il avait été produit, c'était avec raison que le conseil de préfecture l'avait considéré comme non avenu; d'autre part, que les travaux exécutés aux abords du pont Louis-Philippe avaient notablement diminué les facilités d'accès de leurs habitations; qu'il en était résulté une perte de bénéfice dans leurs industries, qui n'était pas moindre de 2.000 francs par an pour le sieur Labitte, et de 2.347 francs par an pour le sieur Lefranc; que, par suite, en calculant l'indemnité due depuis l'époque de l'exécution des travaux jusqu'à celui où le sieur Labitte a vendu son établissement commercial et où le dit Lefranc a renouvelé son bail, le chiffre fixé par le conseil de préfecture n'est pas exagéré; qu'enfin, en ce qui concerne le sieur Lefranc, il occupe les locaux à raison desquels il réclame, depuis 1859, c'est-à-dire trois ans avant l'exécution des travaux;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et celle du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 12 juillet suivant;

En ce qui touche la régularité du rapport de l'ingénieur en chef déclaré non avenu par l'arrêté attaqué :

Considérant que, pour prononcer la nullité de ce document, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'il constituait un supplément au rapport de tierce-expertice dont la production n'avait pas été prescrite par l'autorité compétente;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le rapport déclaré nul par le conseil de préfecture n'était qu'une pièce de la procédure, rédigée par l'ingénieur en chef comme agent de l'administration et non comme tiers-expert, et présentée par le préfet de la Seine à l'appui de ses moyens de défense; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le dit rapport a été écarté comme irrégulier par le conseil de préfecture;

Au fond :

Considérant que l'exécution des travaux de raccordement du pont

Louis-Philippe avec le sol des rues adjacentes a eu pour conséquence d'exhausser le niveau de la voie publique de 1 mètre au droit des locaux habités par le sieur Lefranc, et de $0^m,60$ au droit de l'immeuble occupé par le sieur Labitte; que, pour ménager les accès, l'administration s'est bornée à maintenir, entre les immeubles dont s'agit et le talus de la voie publique, un passage en contrebas de 2 mètres de largeur seulement; que, dans ces circonstances, les sieurs Labitte et Lefranc étaient fondés à soutenir qu'ils avaient éprouvé un dommage direct et matériel, et à en poursuivre la réparation; que ni le préfet de la Seine ni le ministre des travaux publics n'établissent qu'en allouant à ces industriels une indemnité fixée à 10.500 francs pour le sieur Labitte et à 10.800 francs pour le sieur Lefranc, le conseil de préfecture de la Seine ait fait une évaluation exagérée des dommages qui leur avait été causés. (Recours du préfet et du ministre rejetés; l'État et la ville condamnés solidairement aux dépens.)

(N° 392)

[16 mai 1872.]

Travaux publics. — Communes. — Dommages. — Rupture d'un tuyau de conduite des eaux. — Action en responsabilité contre la ville. — Concessionnaire du service, — Mise en cause. — (Ville de Meaux.) *— Action en responsabilité dirigée devant le conseil de préfecture contre une commune par un particulier qui a éprouvé un dommage par suite de la rupture d'un tuyau de conduite des eaux. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture et devant être faite par deux experts désignés l'un par la ville, l'autre par le propriétaire. — Pourvoi formé par la ville qui prétend que le concessionnaire du service des eaux doit être seul mis en cause. — Décision du conseil de préfecture réformée, par le motif que le traité intervenu entre la ville et le concessionnaire des eaux, ayant mis à la charge de celui-ci l'entretien des tuyaux pendant la durée de la concession, c'est à lui qu'incombe la responsabilité des accidents survenus, alors qu'il n'est pas allégué qu'il soit hors d'état de remplir ses obligations ; d'où il suit que l'expert, chargé d'opérer avec l'expert du propriétaire qui a souffert du dommage, doit être désigné, non par la ville, mais par le concessionnaire.*

Vu la requête présentée pour la ville de Meaux, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 18 mai précédent, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a ordonné que, par deux experts désignés, l'un par la ville, l'autre par le sieur Choiselat, il serait procédé à la vérification et à l'estimation des dommages que le dit sieur Choiselat prétendait avoir été causés à une maison lui appartenant par suite de la rupture d'un tuyau servant à la conduite des eaux dans la ville; ce faisant, attendu que, par traité du 20 février 1863, la ville a concédé au sieur Coiret, pour une période de soixante-quinze ans, le service de la distribution des eaux; que ce concessionnaire n'est pas un préposé des actes duquel elle serait responsable aux termes de l'article 1384 du Code civil et que, le sieur Choiselat aurait dû former directement contre lui sa demande d'indemnité, mettre la ville hors de cause et condamner le sieur Choiselat ou tout autre contestant aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les demoiselles Coiret, agissant en qualité d'héritières du sieur Coiret, leur frère, tendant à ce qu'il plaise, attendu : 1° qu'aux termes du traité précité du 20 février 1863, les travaux de distribution des eaux devaient être exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration municipale qui s'était réservé le droit de pourvoir d'office à l'entretien des travaux, dans le cas où le concessionnaire ne les entretiendrait pas en bon état ; 2° que le sieur Coiret, par acte du 15 juin 1863, avait apporté la concession à une société constituée pour l'exploiter, rejeter le pourvoi de la ville avec dépens et dire, en tous cas, que si une responsabilité incombe au concessionnaire, elle pèse sur la société des eaux de la ville de Meaux ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, du 19 juillet 1871 ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la ville de Meaux, par lequel elle déclare persister dans ses conclusions, par le motif notamment qu'elle a traité pour la concession du service des eaux avec le sieur Coiret seul, et que les conventions que celui-ci a pu passer avec une société n'ont pu avoir pour effet de le dégager des obligations dont il était tenu personnellement ;

Vu le mémoire en intervention présenté pour le sieur Choiselat, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté, subsidiairement à ce que les demoiselles Coiret soient tenues de réparer les dommages causés, très-subsidiairement à ce que la société Coiret et compagnie soit condamnée à cette réparation, le tout avec intérêts et dépens à la charge de la partie qui succombera ;

Vu le traité du 20 février 1863, par lequel la ville de Meaux con-

cède pour soixante-quinze ans au sieur Coiret le droit exclusif de placer sous les voies et rues communales des tuyaux de conduite pour la distribution des eaux de la dite ville;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil;

En ce qui concerne l'intervention du sieur Choiselat :

Considérant que le sieur Choiselat a intérêt au maintien de l'arrêté attaqué et que, dès lors, son intervention est recevable;

Sur les conclusions de la ville de Meaux :

Considérant que, par le traité ci-dessus visé du 20 février 1863, la ville a concédé au sieur Coiret le droit exclusif pendant soixante-quinze ans, de placer sous le sol des voies publiques les tuyaux de conduite et de distribution des eaux; que, pendant la durée de la concession, l'entretien des tuyaux est à la charge du concessionnaire et que, dès lors, c'est à lui qu'incombe la responsabilité des accidents résultant de la rupture de ces tuyaux, sauf le recours qui pourrait être exercé contre la ville dans le cas où le concessionnaire serait insolvable;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les dommages éprouvés par la maison du sieur Choiselat ont eu pour cause l'action de l'eau qui s'échappait par une ouverture existant dans un de ces tuyaux et qu'il n'est pas allégué que le sieur Coiret fût hors d'état de remplir ses obligations; que, dans ces circonstances, la ville est fondée à soutenir que le sieur Choiselat aurait dû diriger son action en indemnité contre le concessionnaire et que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que l'expert chargé de procéder contradictoirement avec celui du propriétaire à la constatation et à l'évaluation des dommages serait désigné, non par le concessionnaire, mais par la ville;

Sur les conclusions des demoiselles Coiret tendant à faire décider que l'action du sieur Choiselat devait être poursuivie, non contre la succession Coiret, mais contre la société des eaux de la ville :

Considérant que, par le traité précité du 20 février 1863, la concession du service des eaux de la ville a été faite au sieur Coiret agissant en son nom personnel; que si, dans le courant de la même année, le sieur Coiret a constitué une société pour l'exploitation de cette concession, il n'est pas même allégué que la ville ait consenti à substituer cette société aux droits et devoirs du concessionnaire qui, dès lors, est resté personnellement engagé en cette qualité; que, dans ces circonstances, les demoiselles Coiret ne sont pas fondées à demander que la succession Coiret soit mise hors de cause;

Art. 1er. (Intervention du sieur Choiselat admise.)

2. L'expert chargé de procéder, contradictoirement avec celui du sieur Choiselat, à la constatation et à l'évaluation des dommages éprouvés par la maison de ce propriétaire sera désigné par les héritiers Coiret. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; le sieur Choiselat supportera les dépens de son intervention ; le surplus des dépens sera supporté par les demoiselles Coiret.)

(N° 393)

[16 mai 1872.]

Voirie (grande). — Bassin de retenue d'un port. — Empiétement. — Parcelles non payées.— Incompétence.— Condamnation antérieure pour contravention de grande voirie.— Contravention nouvelle. — Chose jugée. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Délai du pourvoi. — Notification. — Remise de l'arrêté du conseil de préfecture à un tiers. — Mandat non justifié. — (Sieur Reig-Arthaud). — *Un conseil de préfecture saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie, dans l'espèce, contre un particulier qui aurait cultivé certaines parcelles de terrain faisant partie du domaine public, ne peut pas prononcer une condamnation contre le contrevenant en se fondant sur l'autorité de la chose jugée due à un précédent arrêté par lequel il aurait déjà, à l'occasion d'un autre procès-verbal, condamné ce particulier à délaisser la même parcelle comme dépendant du domaine public : le premier arrêté doit être renfermé dans son objet, et le conseil de préfecture doit statuer sur les faits nouveaux qui lui sont soumis* (*).—*La remise d'une expédition d'un arrêté de conseil de préfecture à un tiers qui ne justifie pas d'un mandat qui lui aurait été donné à cet effet par la partie, ne peut pas être considérée comme équivalant à la notification nécessaire pour faire courir le délai du pourvoi. Un particulier, poursuivi pour avoir commis une contravention de grande voirie, résultant de la mise en culture de parcelles du domaine public, ne peut pas opposer aux poursuites le défaut de paiement par l'administration des parcelles occupées : l'erreur qui aurait été commise à cet égard l'auto-*

(*) Voir un arrêt du 20 juin 1865 (Segonne), *Annales*, 1865, p. 782.

rise seulement à poursuivre un supplément de prix devant l'autorité judiciaire.

Vu la requête présentée pour le sieur Reig-Arthaud, propriétaire, tendant à l'annulation, avec conséquences de droit, d'un arrêté du 2 juillet 1870, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui le 24 mars précédent, l'a condamné à 50 francs d'amende et à délaisser certaines parcelles de terrain qu'il avait mises en culture, alors qu'un précédent arrêté du 19 décembre 1868, qui avait acquis l'autorité de la chose jugée, l'avait déjà condamné à délaisser ces mêmes parcelles comme faisant partie du domaine public, la dite requête fondée sur ce que : 1° l'arrêté du 19 décembre 1868, rendu sur un procès-verbal de contravention, aurait été considéré à tort comme ayant l'autorité de la chose jugée, alors que le conseil de préfecture était saisi d'un procès-verbal dressé à l'occasion de faits nouveaux, et que le requérant soulevait pour la première fois un moyen tiré de ce que le terrain litigieux ne faisait pas partie des parcelles acquises par l'État pour l'établissement du bassin de retenue du barrage de Pintas; 2° que l'interprétation des actes par lesquels l'État avait acquis à l'amiable les terrains nécessaires à l'exécution de ce travail déclaré d'utilité publique par un décret du 12 mars 1852, appartenait à l'autorité judiciaire et que le conseil de préfecture avait excédé les limites de sa compétence en décidant, avant que l'autorité judiciaire ait déclaré que la parcelle litigieuse avait été comprise dans les acquisitions faites par l'État, que cette parcelle faisait partie du domaine public;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant à ce que le pourvoi soit rejeté par les motifs : 1° qu'il avait été formé tardivement, expédition de l'arrêté ayant été remise, le 29 août 1870, à un sieur Berger qui l'avait demandée au greffe de la part du sieur Reig-Arthaud; 2° que l'arrêté du 19 décembre 1868 avait souverainement tranché la question de savoir si la parcelle cultivée par le sieur Reig-Arthaud faisait partie du domaine public; 3° qu'au fond, la superficie occupée par les ouvrages du bassin était égale à celle qui était portée dans les actes de cession;

Vu les observations du ministre des travaux publics, qui, en réponse à une demande qui lui avait été adressée par la section du contentieux, fait connaître que le bassin du barrage de Pintas a été exécuté en vertu du décret du 12 mars 1852 et que le périmètre des terrains acquis a été fixé suivant une ligne de niveau un peu

supérieure à la crête du barrage conformément au plan annexé à ce décret;

Vu le nouveau mémoire présenté par le sieur Reig-Arthaud, ensemble un rapport d'arpenteur duquel il résulterait que les terrains acquis par l'État auraient une superficie de 40 ares, 51 centiaires seulement, tandis que les terrains occupés par lui auraient une superficie de 58 ares, 57 centiares;

Vu les actes de cession desquels il résulte que l'État a acquis du sieur Hostalrich : 1° 2.182 mètres, 2° 889 mètres; du sieur Duclaux, 30 mètres; du sieur Pittostalrich, 1.756 mètres; de la dame Azéma, 930 mètres;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1868, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales condamne le sieur Reig-Arthaud, acquéreur de la partie de la propriété de la dame Azéma, non achetée par l'État, à délaisser une superficie totale de 1.193m,83 dont l'empiétement sur les parcelles nos 434 et 343 du plan cadastral, incorporées au bassin de retenue du Pintas, avait été signalé par un procès-verbal du 25 février 1868;

Vu le procès-verbal dressé le 24 mars 1870, par le sieur Bruc, conducteur des ponts et chaussées, chargé du service du port de Port-Vendres, constatant que le sieur Reig-Arthaud n'a pas obtempéré à l'arrêté du 19 décembre 1868 et a fait travailler à nouveau les parcelles de vigne qui, dans leur ensemble, constituent la surface empiétée;

Vu la loi du 29 floréal an X, l'ordonnance du 14 août 1731 et la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Vu le décret du 10 avril 1812;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre :

Considérant qu'il n'est pas justifié que le sieur Berger ait reçu mandat du sieur Reig-Arthaud pour retirer une expédition de l'arrêté du 2 juillet 1870 et qu'en admettant qu'en fait, une expédition du dit arrêté lui a été donnée sur sa demande, cette remise, dans les circonstances où elle aurait eu lieu, ne pourrait être considérée comme équivalant à la notification prescrite par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806; que, dès lors, le ministre n'est pas fondé à soutenir que le pourvoi du sieur Reig-Arthaud aurait dû, à peine de déchéance, être formé dans les trois mois de cette remise;

Sur le moyen tiré par le conseil de préfecture de ce qu'il y aurait chose jugée par son précédent arrêté du 19 décembre 1868 :

Considérant que cet arrêté, par lequel le conseil de préfecture avait condamné le sieur Reig-Arthaud à délaisser une superficie de 1.193m,83 qu'il aurait empiétée sur les dépendances du port de Port-Vendres, a été rendu à l'occasion d'un procès-verbal dressé contre lui le 25 février précédent pour contravention aux lois et règlements de la grande voirie; qu'il devait être renfermé dans son objet et ne pouvait être invoqué comme ayant l'autorité de la chose jugée dans la poursuite intentée postérieurement contre le dit sieur Reig-Arthaud, à raison des faits nouveaux constatés par procès-verbal du 24 mars 1870;

Au fond :

Considérant qu'un décret du 12 mars 1852 a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un barrage et d'un bassin de retenue destinés à protéger la nouvelle darse du port de Port-Vendres contre les graviers entraînés par le torrent de Pintas;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les parcelles mises en culture, en 1870, par le sieur Reig-Arthaud, sont comprises dans les limites du bassin de retenue, déterminées conformément au décret précité; que le sieur Reig-Arthaud se borne, pour sa défense, à alléguer que le prix payé par l'État à la dame Aréma, aux droits de laquelle il serait actuellement, pour la cession des terrains nécessaires aux travaux déclarés d'utilité publique par décret précité, ne comprenait pas la valeur des dites parcelles;

Considérant qu'en admettant que cette allégation fût fondée, le sieur Reig-Arthaud pourrait demander un supplément de prix devant l'autorité judiciaire, seule compétente pour déterminer le sens et la portée de l'acte de cession et pour en tirer les conséquences, mais qu'il ne pourrait, sous prétexte de l'erreur commise, se mettre en possession des terrains définitivement incorporés au domaine public; que, de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de maintenir les condamnations prononcées contre lui par l'arrêté attaqué. (Rejet.)

(N° 394)

[3 juin 1872.]

Travaux publics. — Algérie. — Entrepreneurs. — Prise de possession par l'administration avant réception opérée. — Travaux d'aménagement effectués en dehors de l'entreprise. — Malfaçons,

fournitures refusées. — Effets de la prise de possession. — Payement du solde des travaux, point de départ des intérêts. — Retenue de garantie, remboursement. — Expertise. — (Sieurs Martinetti et Maselli.) — *L'occupation d'un bâtiment par l'administration, sans que la réception en ait eu lieu, ne fait pas obstacle, alors même que depuis la prise de possession des travaux d'aménagement considérables auraient été faits en dehors de l'entreprise, à ce que la mauvaise qualité des matériaux, soumis à l'épreuve du temps, puisse encore être reconnue aussi longtemps que le délai de garantie n'est pas expiré; mais des critiques partielles sur certaines parties des fournitures ne peuvent autoriser le service des bâtiments civils à reculer l'époque du règlement général des travaux, et sous le bénéfice des réserves qui peuvent être stipulées à cet égard, il y a lieu de considérer comme constatant une réception définitive, le procès-verbal à fin de réception définitive que l'administration a fait dresser à l'expiration du délai d'un an depuis la prise de possession. — Dans le cas où l'administration, après avoir occupé les lieux sans faire aucune réserve et en avoir disposé d'une manière absolue, allègue des vices d'exécution de certaines fournitures ou travaux et que l'entrepreneur les conteste, il y a lieu de faire procéder par expertise à la reconnaissance des malfaçons, afin d'estimer la moins-value et d'apprécier si les dépréciations ne seraient pas le fait de l'administration, et celle-ci ne saurait se prévaloir, en pareil cas, des stipulations du § 3 de l'article 13 des clauses et conditions générales aux termes duquel, en cas de contestation de l'entrepreneur sur les vices d'exécution, ce serait l'architecte chef du service des travaux coloniaux qui serait le seul appréciateur chargé de décider sans appel.*

Vu le recours formé par le ministre de la guerre, sur la proposition du gouverneur général de l'Algérie, contre un arrêté du 16 juin 1870, par lequel le conseil de préfecture d'Alger, assimilant la prise de possession du lycée d'Alger à une réception définitive, a alloué aux entrepreneurs de la construction, outre les intérêts du solde de leurs travaux du jour de la demande, une provision de 100.000 francs, donné à l'administration un délai de deux mois pour discuter les mémoires qui lui ont été présentés en fin de compte, et ordonné une expertise pour reconnaître et évaluer diverses malfaçons, dans le cas où les parties ne tomberaient pas d'accord d'une réduction sur le prix des fournitures de menuiserie et de quincaillerie, vérifiées avant la mise en place, mais refu-

sées après l'occupation des bâtiments ; le dit recours tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les réceptions d'ouvrages ne peuvent être constatées que par un procès-verbal contradictoire, et qu'il n'y avait pas lieu à recevoir l'ensemble des travaux, tant que des parties importantes étaient refusées comme défectueuses, annuler le dit arrêté, avec toutes conséquences de droit;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Martinetti et Maselli, entrepreneurs, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que l'administration a pris possession des bâtiments sans aucune réserve, y a installé son personnel, a fait exécuter, en dehors de l'entreprise, des travaux d'aménagement importants qui ont changé l'état des lieux, confirmer l'arrêté attaqué, subsidiairement allouer les intérêts du solde des travaux à partir du 5 octobre 1869, terme du délai de garantie d'un an après l'occupation du lycée, considérée comme réception provisoire;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 9 décembre 1848 ;

Sur le moyen tiré de ce que l'occupation des bâtiments du lycée, sans qu'il ait été dressé aucun procès-verbal de réception, ne peut tenir lieu, ni de réception provisoire, ni de réception définitive :

Considérant que s'il résulte de l'instruction que l'administration a regardé la prise de possession du lycée, au mois d'octobre 1868, comme équivalant à une réception provisoire, et qu'elle a fait exécuter dans le local, depuis l'occupation, des travaux d'aménagement considérables en dehors de l'entreprise, cette circonstance ne fait point obstacle à ce que la mauvaise qualité des matériaux, soumis à l'épreuve du temps, soit reconnue pendant le cours du délai de garantie, auquel l'administration, en l'absence de tout procès-verbal de réception et de toute opposition des entrepreneurs à la prise de possession, ne peut être réputée avoir renoncé;

Mais considérant qu'à l'expiration du délai d'un an depuis la prise de possession, l'administration a fait rédiger par l'architecte Maigné un procès-verbal à fin dé réception définitive ; qu'il résulte de ce procès-verbal que les menuiseries et quincailleries, précédemment refusées par l'architecte en chef, malgré les réparations auxquelles les entrepreneurs avaient consenti, n'étaient point en état de réception; que toutefois le conseil de préfecture a jugé avec raison que des critiques partielles ne pouvaient autoriser le service des bâtiments civils à reculer l'époque du règlement général des travaux, et que sous le bénéfice des réserves stipulées

au sujet de cette fourniture, il y a lieu de regarder le procès-verbal du 8 octobre 1869 comme constatant une réception définitive;

En ce qui concerne l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que l'administration, depuis qu'elle a occupé les lieux, sans formuler aucune réserve, et en a disposé d'une manière absolue, ne saurait se prévaloir des stipulations du paragraphe troisième de l'article 23 des clauses et conditions générales, aux termes duquel, en cas de contestation de l'entrepreneur sur les vices d'exécution, l'architecte chef du service des travaux coloniaux serait le seul appréciateur et déciderait sans appel; qu'ainsi, dans le cas où les parties ne tomberaient pas d'accord d'une réduction sur le prix des fournitures refusées, il y aurait lieu de procéder par expertise à la reconnaissance des malfaçons, estimer la moins-value, apprécier si les menuiseries et quincailleries, quoique non conformes aux règles de l'art, doivent nécessairement être remplacées, ou si elles n'ont pas été dépréciées par l'administration, de telle sorte qu'il serait peu équitable d'obliger l'entrepreneur à les reprendre;

En ce qui touche le payement du solde des travaux et la demande d'intérêts :

Considérant que ce payement n'est exigible qu'après la réception définitive, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué les intérêts du jour de la demande, au lieu de les faire courir depuis le 8 octobre 1869, date du procès-verbal ci-dessus visé; mais qu'en ce qui concerne la retenue de garantie fixée à 100.000 francs, le délai devrait être considéré comme suspendu, dans le cas où des travaux seraient nécessaires pour remplacer des fournitures reconnues non recevables, même à un prix inférieur;

Art. 1er. Les entrepreneurs Martinetti et Maselli sont fondés à réclamer le payement du solde de leurs travaux, sauf la retenue de garantie, avec les intérêts à partir du 8 octobre 1869.

2. Il sera procédé à une expertise, dans les formes prescrites par l'arrêté du conseil de préfecture, à l'effet : 1° de reconnaître les malfaçons commises dans les travaux de menuiserie et de quincaillerie; 2° de vérifier si ces malfaçons sont assez graves pour nécessiter l'enlèvement et le remplacement de ces fournitures; 3° d'apprécier la moins-value qui en résulte; 4° de constater la dépréciation qui pourrait provenir du fait de l'administration depuis l'occupation des lieux.

3. Il sera statué par le conseil de préfecture, d'après le résultat

sées après l'occupation des bâtiments ; le dit recours tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les réceptions d'ouvrages ne peuvent être constatées que par un procès-verbal contradictoire, et qu'il n'y avait pas lieu à recevoir l'ensemble des travaux, tant que des parties importantes étaient refusées comme défectueuses, annuler le dit arrêté, avec toutes conséquences de droit;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Martinetti et Maselli, entrepreneurs, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que l'administration a pris possession des bâtiments sans aucune réserve, y a installé son personnel, a fait exécuter, en dehors de l'entreprise, des travaux d'aménagement importants qui ont changé l'état des lieux, confirmer l'arrêté attaqué, subsidiairement allouer les intérêts du solde des travaux à partir du 5 octobre 1869, terme du délai de garantie d'un an après l'occupation du lycée, considérée comme réception provisoire;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'arrêté du chef du *pouvoir* exécutif, du 9 décembre 1848 ;

Sur le moyen tiré de ce que l'occupation des bâtiments du lycée, sans qu'il ait été dressé aucun procès-verbal de réception, ne peut tenir lieu, ni de réception provisoire, ni de réception définitive :

Considérant que s'il résulte de l'instruction que l'administration a regardé la prise de possession du lycée, au mois d'octobre 1868, comme équivalant à une réception provisoire, et qu'elle a fait exécuter dans le local, depuis l'occupation, des travaux d'aménagement considérables en dehors de l'entreprise, cette circonstance ne fait point obstacle à ce que la mauvaise qualité des matériaux, soumis à l'épreuve du temps, soit reconnue pendant le cours du délai de garantie, auquel l'administration, en l'absence de tout procès-verbal de réception et de toute opposition des entrepreneurs à la prise de possession, ne peut être réputée avoir renoncé;

Mais considérant qu'à l'expiration du délai d'un an depuis la prise de possession, l'administration a fait rédiger par l'architecte Maigné un procès-verbal à fin de réception définitive ; qu'il résulte de ce procès-verbal que les menuiseries et quincailleries, précédemment refusées par l'architecte en chef, malgré les réparations auxquelles les entrepreneurs avaient consenti, n'étaient point en état de réception; que toutefois le conseil de préfecture a jugé avec raison que des critiques partielles ne pouvaient autoriser le service des bâtiments civils à reculer l'époque du règlement général des travaux, et que sous le bénéfice des réserves stipulées

au sujet de cette fourniture, il y a lieu de regarder le procès-verbal du 8 octobre 1869 comme constatant une réception définitive;

En ce qui concerne l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que l'administration, depuis qu'elle a occupé les lieux, sans formuler aucune réserve, et en a disposé d'une manière absolue, ne saurait se prévaloir des stipulations du paragraphe troisième de l'article 23 des clauses et conditions générales, aux termes duquel, en cas de contestation de l'entrepreneur sur les vices d'exécution, l'architecte chef du service des travaux coloniaux serait le seul appréciateur et déciderait sans appel; qu'ainsi, dans le cas où les parties ne tomberaient pas d'accord d'une réduction sur le prix des fournitures refusées, il y aurait lieu de procéder par expertise à la reconnaissance des malfaçons, estimer la moins-value, apprécier si les menuiseries et quincailleries, quoique non conformes aux règles de l'art, doivent nécessairement être remplacées, ou si elles n'ont pas été dépréciées par l'administration, de telle sorte qu'il serait peu équitable d'obliger l'entrepreneur à les reprendre;

En ce qui touche le payement du solde des travaux et la demande d'intérêts :

Considérant que ce payement n'est exigible qu'après la réception définitive, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué les intérêts du jour de la demande, au lieu de les faire courir depuis le 8 octobre 1869, date du procès-verbal ci-dessus visé; mais qu'en ce qui concerne la retenue de garantie fixée à 100.000 francs, le délai devrait être considéré comme suspendu, dans le cas où des travaux seraient nécessaires pour remplacer des fournitures reconnues non recevables, même à un prix inférieur;

Art. 1er. Les entrepreneurs Martinetti et Maselli sont fondés à réclamer le payement du solde de leurs travaux, sauf la retenue de garantie, avec les intérêts à partir du 8 octobre 1869.

2. Il sera procédé à une expertise, dans les formes prescrites par l'arrêté du conseil de préfecture, à l'effet : 1° de reconnaître les malfaçons commises dans les travaux de menuiserie et de quincaillerie; 2° de vérifier si ces malfaçons sont assez graves pour nécessiter l'enlèvement et le remplacement de ces fournitures; 3° d'apprécier la moins-value qui en résulte; 4° de constater la dépréciation qui pourrait provenir du fait de l'administration depuis l'occupation des lieux.

3. Il sera statué par le conseil de préfecture, d'après le résultat

sées après l'occupation des bâtiments ; le dit recours tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les réceptions d'ouvrages ne peuvent être constatées que par un procès-verbal contradictoire, et qu'il n'y avait pas lieu à recevoir l'ensemble des travaux, tant que des parties importantes étaient refusées comme défectueuses, annuler le dit arrêté, avec toutes conséquences de droit ;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Martinetti et Maselli, entrepreneurs, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que l'administration a pris possession des bâtiments sans aucune réserve, y a installé son personnel, a fait exécuter, en dehors de l'entreprise, des travaux d'aménagement importants qui ont changé l'état des lieux, confirmer l'arrêté attaqué, subsidiairement allouer les intérêts du solde des travaux à partir du 5 octobre 1869, terme du délai de garantie d'un an après l'occupation du lycée, considérée comme réception provisoire ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et l'arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 9 décembre 1848 ;

Sur le moyen tiré de ce que l'occupation des bâtiments du lycée, sans qu'il ait été dressé aucun procès-verbal de réception, ne peut tenir lieu, ni de réception provisoire, ni de réception définitive :

Considérant que s'il résulte de l'instruction que l'administration a regardé la prise de possession du lycée, au mois d'octobre 1868, comme équivalant à une réception provisoire, et qu'elle a fait exécuter dans le local, depuis l'occupation, des travaux d'aménagement considérables en dehors de l'entreprise, cette circonstance ne fait point obstacle à ce que la mauvaise qualité des matériaux, soumis à l'épreuve du temps, soit reconnue pendant le cours du délai de garantie, auquel l'administration, en l'absence de tout procès-verbal de réception et de toute opposition des entrepreneurs à la prise de possession, ne peut être réputée avoir renoncé ;

Mais considérant qu'à l'expiration du délai d'un an depuis la prise de possession, l'administration a fait rédiger par l'architecte Maigné un procès-verbal à fin de réception définitive ; qu'il résulte de ce procès-verbal que les menuiseries et quincailleries, précédemment refusées par l'architecte en chef, malgré les réparations auxquelles les entrepreneurs avaient consenti, n'étaient point en état de réception ; que toutefois le conseil de préfecture a jugé avec raison que des critiques partielles ne pouvaient autoriser le service des bâtiments civils à reculer l'époque du règlement général des travaux, et que sous le bénéfice des réserves stipulées

au sujet de cette fourniture, il y a lieu de regarder le procès-verbal du 8 octobre 1869 comme constatant une réception définitive;

En ce qui concerne l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que l'administration, depuis qu'elle a occupé les lieux, sans formuler aucune réserve, et en a disposé d'une manière absolue, ne saurait se prévaloir des stipulations du paragraphe troisième de l'article 13 des clauses et conditions générales, aux termes duquel, en cas de contestation de l'entrepreneur sur les vices d'exécution, l'architecte chef du service des travaux coloniaux serait le seul appréciateur et déciderait sans appel; qu'ainsi, dans le cas où les parties ne tomberaient pas d'accord d'une réduction sur le prix des fournitures refusées, il y aurait lieu de procéder par expertise à la reconnaissance des malfaçons, estimer la moins-value, apprécier si les menuiseries et quincailleries, quoique non conformes aux règles de l'art, doivent nécessairement être remplacées, ou si elles n'ont pas été dépréciées par l'administration, de telle sorte qu'il serait peu équitable d'obliger l'entrepreneur à les reprendre;

En ce qui touche le payement du solde des travaux et la demande d'intérêts :

Considérant que ce payement n'est exigible qu'après la réception définitive, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué les intérêts du jour de la demande, au lieu de les faire courir depuis le 8 octobre 1869, date du procès-verbal ci-dessus visé; mais qu'en ce qui concerne la retenue de garantie fixée à 100.000 francs, le délai devrait être considéré comme suspendu, dans le cas où des travaux seraient nécessaires pour remplacer des fournitures reconnues non recevables, même à un prix inférieur;

Art. 1er. Les entrepreneurs Martinetti et Maselli sont fondés à réclamer le payement du solde de leurs travaux, sauf la retenue de garantie, avec les intérêts à partir du 8 octobre 1869.

2. Il sera procédé à une expertise, dans les formes prescrites par l'arrêté du conseil de préfecture, à l'effet : 1° de reconnaître les malfaçons commises dans les travaux de menuiserie et de quincaillerie; 2° de vérifier si ces malfaçons sont assez graves pour nécessiter l'enlèvement et le remplacement de ces fournitures; 3° d'apprécier la moins-value qui en résulte; 4° de constater la dépréciation qui pourrait provenir du fait de l'administration depuis l'occupation des lieux.

3. Il sera statué par le conseil de préfecture, d'après le résultat

de l'expertise, sur la restitution de la retenue de garantie et sur la demande des intérêts de la somme de 100.000 francs à laquelle elle s'élève. (Surplus des conclusions du gouverneur général rejeté. Arrêté réformé dans ses dispositions contraires. Dépens réservés.

(N° 395)

[3 juin 1872.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin vicinal. — Abaissement du sol. — Magasin d'épiceries. — Difficultés d'accès. — Rampe carrossable. — Escalier. — (Sieur Lemétayer.) *— Demande d'indemnité formée par un particulier contre une commune pour dommage résultant de l'abaissement du sol du chemin vicinal au devant de sa maison où il tient un magasin d'épiceries : — Rejet par le motif que la partie du chemin sur lequel la maison avait ses accès a été conservée à son ancien niveau avec une largeur de 3 mètres, qu'une communication avec le nouveau chemin a été établie par une rampe carrossable, et qu'enfin un escalier a été construit par la commune, en cours d'instance, au devant de l'immeuble du réclamant.*

Vu la requête présentée pour le sieur Lemétayer, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 19 août 1869, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a rejeté sa demande d'indemnité dirigée contre la commune de Grainville-la-Teinturière, à raison du dommage que lui aurait causé l'exécution de travaux de viabilité sur le chemin vicinal n° 1 de Goderville à Dieppe, au devant de l'immeuble dont le requérant est propriétaire dans la commune de Grainville;

Ce faisant, attendu que le sol de la voie publique a été considérablement abaissé au devant de la maison du sieur Lemétayer, et qu'une simple bande de terrain de peu de largeur et en partie dégradée a été conservée entre le chemin vicinal et cette maison, à laquelle les voitures ne peuvent plus désormais accéder ; que le garde-fou établi sur l'arête du talus ou déblai masque la vue du magasin d'épiceries tenu par le requérant et lui a fait perdre une partie de sa clientèle; allouer au sieur Lemétayer : 1° 1.500 francs

pour dommages causés à l'immeuble dont s'agit; 2° 2.500 francs pour perte de clientèle; subsidiairement, attendu que la commune a proposé d'établir au devant de l'immeuble du requérant un escalier qui mettra en communication directe la voie publique actuelle et le sol de la partie conservée de l'ancienne voie; que cette offre ne s'est produite qu'après l'expertise; condamner la commune à 1.000 francs de dommages-intérêts pour dommage temporaire causé avant l'établissement dudit escalier; condamner la commune aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Grainville-la-Teinturière, tendant au rejet du recours, par ces motifs que le déblai pratiqué au devant de l'immeuble du sieur Lemétayer ne comprend pas toute la largeur de l'ancien chemin; que dans le but de ménager les accès des riverains, un passage libre de 3 mètres de largeur a été réservé entre la crête supérieure des talus et les constructions; que ce passage a été réparé et nivelé de façon à pouvoir permettre la circulation des voitures, et qu'il se raccorde à ses deux extrémités par une pente douce avec le sol du nouveau chemin; qu'il suit de là que l'immeuble du sieur Lemétayer n'a pas été déprécié, et que le requérant n'a pu souffrir une perte de clientèle; en tout cas, que le dommage qu'il aurait pu éprouver n'est pas un dommage direct et matériel qui seul lui donnerait droit à indemnité; que si la commune a offert d'établir au devant de la maison du sieur Lemétayer un escalier en grès, l'exécution de cet ouvrage n'était pas indispensable et n'a été faite que dans un but de conciliation; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à réclamer à la commune la réparation d'un préjudice antérieur à la construction de cet escalier, ni à être déchargé des frais d'expertise et des dépens;

Vu... (observations du ministre de l'intérieur, ensemble, observations du ministre des travaux publics);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que si le chemin vicinal n° 1, de Goderville à Dieppe, a été abaissé sur une portion de sa largeur, dans la traverse de la commune de Grainville-la-Teinturière, il résulte de l'instruction que la partie de ce chemin sur laquelle l'immeuble du sieur Lemétayer avait ses accès a été maintenu à son ancien niveau avec une largeur de 3 mètres, et a été conservée en communication avec la nouvelle route au moyen d'une rampe carrossable; que de plus, en cours d'instance, la commune a fait exécuter au devant de l'immeuble du requérant un escalier de $1^m,20$ de largeur; qu'ainsi la maison du sieur Lemétayer n'a pas été privée de son accès à la

voie publique, et que le dommage que le requérant aurait pu éprouver n'est pas de nature à lui donner droit à une indemnité; mais considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre à la charge de la commune de Grainville-la-Teinturière la moitié des frais d'expertise;

Art. 1er. La commune de Grainville-la-Teinturière supportera la moitié des frais d'expertise à laquelle il a été procédé à l'effet d'apprécier l'indemnité qui pouvait être due au sieur Lemétayer à raison des travaux effectués sur la voie publique, au droit de son immeuble. (Arrêté du conseil de préfecture réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Sieur Lemétayer, condamné aux dépens.)

(N° 396)

[6 juin 1872.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Usines. — Arrêtés préfectoraux modifiant le régime des eaux. — Excès de pouvoirs. — Demande en interprétation d'un article du décret réglementaire constitutif du régime des eaux. — Non-lieu à statuer. — (Sieurs Roche et autres.) — *Annulation, pour excès de pouvoirs, d'arrêtés préfectoraux approuvés par décision ministérielle qui prescrivaient une modification permanente et définitive du régime des eaux d'une rivière navigable tel qu'il est établi par un décret antérieur: — Aucune disposition de loi n'autorise les préfets à régler le régime hydraulique des usines situées sur les cours d'eau navigables. — Par suite de cette annulation, il n'y a lieu de statuer sur la demande en interprétation des termes du décret, les requérants ne justifiant d'ailleurs d'aucune décision de l'autorité compétente qui rende cette interprétation nécessaire.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Roche, Pivert, Charpentier, François, Meslans, locataires des moulins du Pont-du-Marché, à Meaux tendant à faire annuler pour excès de pouvoirs, incompétence et violation du décret qui a réglé le régime de ces usines, deux arrêtés des 25 septembre 1868 et 17 avril 1869, par lesquels le préfet de Seine-et-Marne a décidé que la manœuvre des vannes de leurs usines serait réglée de telle sorte que le plan d'eau de la

Marne, dans le bief d'amont, ne descende pas à plus de 0m,60 au-dessous du niveau légal de la retenue fixé par le décret supplémentaire, du 16 avril 1859, ensemble une décision, du 16 novembre 1869, par laquelle le ministre des travaux publics a confirmé les dits arrêtés;

Ce faisant, attendu : 1° que les usines des requérants étant situées sur la Marne, rivière navigable et flottable, il n'appartenait pas au préfet de modifier le régime des eaux, établi par un décret du 16 avril 1859, rendu en la forme des règlements d'administration publique; 2° que le préfet ne pouvait interdire, d'une manière permanente et absolue, aux usines qui ne dépassaient pas le niveau légal de la retenue des moulins, de se servir des eaux à partir d'une certaine hauteur minima; 3° que les prescriptions des arrêtés attaqués étaient contraires à la disposition de l'article 8 du décret réglementaire du 16 avril 1859, portant que, conformément à l'arrêt du Conseil du roi, du 24 juin 1777, l'ouverture des bouches de vannages devait avoir lieu, sur une injonction spéciale de l'ingénieur chargé de la police de la navigation, lorsqu'il y aurait 2 pieds d'eau en rivière; qu'en effet les prescriptions des arrêtés attaqués avaient pour résultat d'obliger les usiniers à fermer les vannes et les entrées tant que la retenue d'eau n'atteignait pas une hauteur de 1m,22 ; déclarer nulles les décisions attaquées;

Attendu, en outre, qu'une contestation s'est élevée entre les requérants et l'administration sur le sens des expressions ci-dessus rappelées : 2 « pieds d'eau en rivière » ; que cette contestation est actuellement pendante devant le conseil de préfecture de Seine-et-Marne, saisi d'une demande en indemnité pour diminution de force motrice de leurs usines, et qu'il y a lieu de demander au Conseil d'État l'interprétation de cette disposition du décret du 16 avril 1859, reproduit de l'article 5 de l'édit de décembre 1672 et de l'article 9 de l'arrêt du Conseil du roi, du 24 juin 1777; ce faisant et interprétant la dite disposition, décider qu'elle doit être entendue en ce sens qu'il y a deux pieds d'eau en rivière, lorsqu'un bateau ayant un tirant d'eau de 0m,65 peut circuler sans toucher le fond, toutes les retenues étant ouvertes, depuis l'endroit où la Marne est reconnue navigable jusqu'à son confluent avec la Seine, et sans tenir compte d'ailleurs des travaux d'approfondissement exécutés depuis la date des édits précités;

Vu les observations du ministre des travaux publics, et tendant au rejet du pourvoi, attendu : 1° que les arrêtés préfectoraux attaqués n'ont prescrit qu'une mesure de police, édictée par application du décret du 16 avril 1859, lequel dispose, dans son article

10, que les permissionnaires seront tenus de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir sur la police, le mode de distribution et le partage des eaux; 2° qu'ils ont été accordés par le préfet de Seine-et-Marne dans l'intérêt de la navigation et pour faire cesser un emploi abusif des eaux; 3° que la prescription de l'article 8 du décret précité de 1859, portant que les usiniers devront, sur injonction de l'administration, ouvrir les bouches et vannages lorsqu'il y aura 2 pieds d'eau en rivière, confère à l'administration une faculté dont elle peut user dans l'intérêt de la navigation, mais ne lui impose à cet égard aucune obligation dont puissent se prévaloir les usiniers; 4° en ce qui touche la demande en interprétation de l'article 8 dont s'agit, qu'une semblable demande est étrangère à la solution du litige actuellement engagé devant le Conseil d'État, qu'ainsi les sieurs Roche et consorts sont sans intérêt à réclamer la dite interprétation; que d'ailleurs les expressions, « 2 pieds d'eau en rivière », doivent être entendues en ce sens que la hauteur dont s'agit est calculée, non sur toute l'étendue de la rivière, mais de bief à bief;

Vu l'édit de décembre 1672, article 5; et l'arrêt du Conseil du roi, du 24 juin 1777 :

Vu la loi du 22 décembre 1789; l'instruction législative des 12-20 août 1790; les lois des 28 septembre, 6 octobre 1791, des 7-14 octobre 1790;

Vu le décret du 25 mars 1852;

En ce qui touche les arrêtés préfectoraux et la décision ministérielle attaqués :

Considérant qu'en enjoignant aux meuniers du Pont-du-Marché, à Meaux, de régler le mouvement des ouvrages régulateurs de leurs usines de telle sorte que le plan d'eau, dans le bief supérieur, ne descende jamais au-dessous d'un point situé à 0m,60, en contre-bas du niveau légal de la retenue, tel qu'il a été fixé par le décret ci-dessus visé du 16 avril 1859, le préfet de Seine-et-Marne et le ministre des travaux publics ont prescrit une modification permanente et définitive du régime de la Marne établi par le décret précité, et changé les conditions hydrauliques auxquelles avait été soumise l'exploitation des moulins des requérants;

Considérant que ces moulins sont situés sur la rivière de Marne dans la partie de son cours où elle est navigable et flottable; qu'aucune disposition de loi n'autorise les préfets à régler le régime hydraulique des usines situées sur les cours d'eau navigables; que, par suite, il y a lieu d'annuler pour excès de pouvoirs les décisions attaquées;

En ce qui touche la demande en interprétation des expressions : « 2 pieds d'eau en rivière » de l'article 8 du décret du 16 avril 1859 :

Considérant que, pour demander cette interprétation, les requérants se fondent, soit sur ce que les arrêtés du préfet auraient été pris en violation du sens et de la portée réelle de la disposition dont s'agit, soit sur l'existence d'une demande en indemnité pour le chômage et diminution de force motrice par eux introduite devant le conseil de préfecture de Seine-et-Marne, en suite de laquelle il pourrait être nécessaire de prononcer sur la dite interprétation ;

Mais considérant, d'une part, que par le présent décret il est décidé que les arrêtés attaqués doivent être annulés pour excès de pouvoirs ; qu'ainsi il est fait droit, sur ce point, aux conclusions des sieurs Roche et consorts, qui, dès lors, sont sans intérêt à invoquer ce nouveau moyen ;

Considérant, d'autre part, et en admettant que l'instance engagée devant le conseil de préfecture soulève la question d'interprétation par eux indiquée, que les sieurs Roche et autres ne justifient, en l'état, d'aucune décision de l'autorité compétente en suite de laquelle il y ait à prononcer sur la dite interprétation ;

Art. 1er. Sont annulés les arrêtés ci-dessus visés du préfet de Seine-et-Marne et la décision du ministre des travaux publics confirmant les dits arrêtés.

2. Il n'y a lieu de statuer sur la demande en interprétation des termes de l'article 8 du décret ci-dessus visé du 16 avril 1859.

(N° 397)

[19 juin 1872.]

Voirie (grande). — Route nationale. — Maison formant saillie. — Travail confortatif. — Ravalement en ciment romain. — Amende. — Suppression du travail non ordonné. — (Dame veuve Dezobry.) *— Décidé qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner la suppression d'un travail (ravalement en ciment romain du soubassement d'une maison formant saillie sur une route nationale), exécuté sans autorisation, ce travail n'ayant pas eu pour effet de réconforter le dit soubassement.*

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, le 24 octobre 1871, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 26 juillet 1871, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise, statuant sur un procès-verbal de contravention dressé, le 21 juin 1871, contre la dame veuve Dezobry, pour avoir fait exécuter sans autorisation un ravalement en ciment romain du soubassement de la maison dont elle est propriétaire, la dite maison formant saillie sur la route Nationale, n° 14 annexe, dans la traverse d'Argenteuil, s'est borné à condamner la dite dame à une amende de 16 francs : — Ce faisant, attendu que les travaux dont s'agit seraient confortatifs, ordonner la suppression du dit ravalement;

Vu l'arrêt du Conseil du 27 février 1765;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 23 mars 1842;

Considérant qu'il n'est pas établi par l'instruction que, dans les conditions où il a été exécuté, le travail dont s'agit ait eu pour effet de réconforter le soubassement de la maison de la dame Dezobry; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture n'en a pas ordonné la suppression. (Rejet.)

(N° 398)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux. — Parcelles inondées. Dommage. — Compétence administrative. — (Sieurs Cassan, Lebrun et Moisset.) — *Lorsque des parcelles de terrains se trouvent envahies par l'eau à la suite d'extractions de blocs d'enrochements calcaires, opérées par l'administration, et que, d'ailleurs, aucun acte de l'autorité administrative portant délimitation du lit de la rivière n'a incorporé au domaine public les parcelles inondées, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur le règlement des indemnités dues à raison de cette occupation temporaire. — Ce fait ne constitue qu'un simple dommage, article 4, loi du 28 pluviôse an VIII* (*).

(*) Voir un arrêt du 23 décembre 1850 (Martin), *Annales*, 1850, p. 1056.

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 24 juillet 1871, par lequel le conseil de préfecture du département du Tarn s'est déclaré incompétent pour statuer sur le règlement de l'indemnité à payer aux sieurs Cassan, Lebrun et Moisset, propriétaires riverains du Tarn, à raison de l'occupation temporaire de terrains leur appartenant, et a condamné le service de la navigation du Tarn aux dépens; le dit recours fondé sur ce que, quelle que soit la nature du dommage causé aux dits terrains ou la transformation que ces terrains auraient subie, il n'appartenait pas au conseil de préfecture de déclarer, par le dit arrêté, incorporées au domaine public des parcelles que l'État ne demande pas à acquérir, et que leurs détenteurs, sauf le sieur Cassan qui n'est que propriétaire indivis, n'annoncent même pas le désir d'aliéner;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807, le décret du 8 février 1868, les lois du 8 mars 1810, du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841;

Considérant que les travaux exécutés par l'administration sur les terrains, dont les sieurs Cassan, Lebrun et Moisset sont propriétaires ont consisté dans des extractions de blocs d'enrochements calcaires; que si, à la suite de ces extractions, les eaux du Tarn ont envahi une partie des dits terrains, ce fait constitue un dommage dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue la connaissance aux tribunaux administratifs; qu'aucun acte de l'autorité administrative portant délimitation du lit de la rivière n'a, d'ailleurs, incorporé les parcelles dont il s'agit au domaine public, et que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur le règlement de l'indemnité à payer aux sieurs Cassan, Lebrun et Moisset, à raison de l'occupation temporaire de leurs terrains. (Arrêté annulé. Renvoi des sieurs Cassan, Lebrun et Moisset devant le même conseil, pour être statué sur ce qu'il appartiendra.)

(N° 399)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Quantités d'ouvrages non prévues par le marché. — (Sieur Lemière.) — *Jetée d'un port. — Modification*

dans la forme du musoir. — Difficulté plus grande d'exécution. — Indemnités dues d'après une nouvelle expertise ordonnée par le Conseil d'Etat. — Intérêts. — Intérêts des intérêts.

Vu le décret rendu en Conseil d'État délibérant au contentieux le 26 août 1867, sur le pourvoi formé par le sieur Lemière, entrepreneur des travaux de construction du port du cap Lévi, contre un arrêté du 16 février 1866, par lequel le conseil de préfecture de la Manche ne lui aurait accordé après expertise qu'une indemnité insuffisante de 1.726f,74 à raison de l'augmentation dans la masse des ouvrages et du surcroît de difficultés dans l'exécution, qui seraient résultées pour l'entrepreneur d'une modification apportée dans la forme du musoir de la jetée postérieurement à la rédaction du devis, et ordonnant, avant faire droit, une nouvelle expertise sur la réclamation du sieur Lemière;

Vu les observations du 25 mai 1870, par lesquelles le sieur Lemière déclare s'en rapporter à la sagesse du Conseil d'État pour l'évaluation de l'indemnité qui lui est due, et conclut à l'allocation à son profit des intérêts de cette indemnité à partir du jour de la demande, et à la condamnation de l'État aux dépens du décret du 26 août 1867 et du décret à intervenir, ainsi qu'aux frais des expertises auxquelles il a été procédé, soit devant le conseil de préfecture, soit devant le Conseil d'Etat;

Vu les observations du 11 janvier 1872, par lesquelles le ministre des travaux publics conclut à ce qu'il plaise au Conseil fixer à 2.337f,48 le chiffre de l'indemnité à allouer au sieur Lemière; ensemble, les avis des ingénieurs du service hydraulique, des 17 et 26 mai 1871;

Vu les nouvelles observations, du 26 février 1872, par lesquelles le sieur Lemière persiste dans ses précédentes conclusions, et demande, en outre, la capitalisation des intérêts, échus depuis plus d'une année, de l'indemnité qui lui sera accordée;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des rapports des experts, notamment des plans et dessins joints au rapport de l'expert Eyriaut, que le sieur Lemière a exécuté certaines quantités d'ouvrages non prévues par le marché, et qu'il sera fait une juste appréciation de la rémunération qui est due de ce chef, en la fixant à la somme de 4.100 francs;

Considérant, en outre, que la modification apportée postérieurement à la rédaction du devis dans la forme du musoir de la jetée a eu pour effet d'augmenter la difficulté du travail, et qu'il

convient d'allouer de ce chef une indemnité de 400 francs à l'entrepreneur;

En ce qui touche les intérêts:

Considérant que le conseil de préfecture a fixé au 9 février 1866 le point de départ des intérêts des sommes dues au sieur Lemière pour les causes ci-dessus énoncées; que le sieur Lemière, après s'être pourvu contre cette partie de la décision du conseil de préfecture, s'est désisté de sa réclamation sur ce point, et qu'il lui à été donné acte de ce désistement par le décret du 26 août 1867; qu'il y a donc lieu d'allouer au sieur Lemière, à partir du 9 février 1866, les intérêts de la somme de 4.500 francs qui lui est accordée par le présent décret;

En ce qui touche les intérêts des intérêts:

Considérant que le sieur Lemière a demandé les intérêts des intérêts de l'indemnité à laquelle il prétendait le 26 février 1872, et qu'il ne justifie pas avoir fait la même demande à une époque antérieure; qu'à la date du 26 février 1872, il lui était dû plus d'une année d'intérêt; que, dès lors, il a droit aux intérêts de ces intérêts à partir de cette époque, conformément aux dispositions de l'article 1154 du Code civil;

Art. 1er. L'État est condamné à payer au sieur Lemière une somme de 4.500 francs, tant en dédommagement du préjudice qu'il a éprouvé par suite de la modification apportée dans la forme du musoir de la jetée du port du cap Lévi, que comme prix des ouvrages exécutés en dehors des prévisions du marché (intérêts de la dite somme à partir du 9 février 1866; intérêts capitalisés à partir du 26 février 1872 pour produire eux-mêmes intérêts) au profit du sieur Lemière.

2. Les frais d'expertise ordonnés par le conseil de préfecture et par le Conseil d'État seront supportés pour un tiers par le sieur Lemière, pour les deux tiers par l'État. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire au présent décret; État condamné aux dépens.)

(N° 400)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Remblais. — Prix unique pour remblais de toute provenance et de toute nature.—Insuffisance des éléments du sous-détail.—Article 42, conditions de 1866.—(Sieurs

Tissier père et fils.) — *Application de l'article 42 des conditions générales de 1866 : l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission dans les sous-détails, revenir sur les prix du bordereau. Lorsque le bordereau contient un prix unique pour le mètre cube de remblai de toute provenance et de toute nature, y compris fouille, charge, indemnité de terrain ou de passage, transport, emploi en remblai, etc., l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une augmentation du prix des remblais sous le prétexte que la distance moyenne du transport, mentionnée au sous-détail comme un des éléments du prix, serait insuffisante.*

Vu le duplicata, produit postérieurement à l'incendie du palais du Conseil d'Etat, du recours formé par le ministre des travaux publics, le 4 août 1870, contre un arrêté, du 10 mai 1870, par lequel le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire, statuant sur les réclamations des sieurs Tissier père et fils, adjudicataires des travaux de comblement du lac de la Chapelle-sur-Loire, relative au décompte de leur entreprise, a ordonné une expertise à l'effet de vérifier les distances de transport des remblais employés ; le dit recours fondé sur ce que le bordereau ne contient qu'un prix uniforme de 0f,90 par mètre cube de remblais de toute nature et de toute provenance, y compris les frais de transport, et que l'évaluation de la distance moyenne, portée au sous-détail, qui n'est communiqué à l'entrepreneur qu'à titre de renseignement, ne saurait alors même qu'elle serait erronée, lui donner le droit de revenir sur les prix du bordereau; ensemble les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées transmis par le ministre avec son recours ;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Tissier père et fils, le 6 avril 1872, et tendant à la confirmation de l'arrêté, par le motif que le devis seul sert de base à l'adjudication et que s'il contient une clause obscure, cette clause peut être interprétée par le sous-détail ; que, dans l'espèce, une nature spéciale de remblais a été imposée aux entrepreneurs par les termes du devis, et que la distance moyenne des lieux d'extraction des remblais de cette nature n'ayant pas été évaluée exactement dans le sous-détail, il y a lieu de tenir compte des transports imprévus;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que le bordereau contient un prix unique de 0f,90 par mètre cube de remblai de toute provenance et de toute nature, y compris fouille, charge, indemnité de terrain ou de passage, répétition de plus-value contre les propriétaires, transport dans

le lac, emploi en remblai et règlement de la surface; qu'en vertu de l'article 42 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission dans les sous-détails, revenir sur les prix du bordereau, qui servent seuls de base à l'adjudication; qu'ainsi les sieurs Tissier père et fils n'étaient pas fondés à soutenir que le prix des remblais devait être augmenté par le motif que la distance moyenne de transport de 1.230 mètres mentionnée dans le sous-détail parmi les éléments du prix de 0f,90 par mètre cube, était insuffisante, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné la vérification par expertise d'un fait qui, lors même qu'il serait établi, ne saurait avoir aucune influence sur le règlement du décompte de l'entreprise. (La réclamation tendant à faire élever le prix des remblais au-dessus du chiffre porté au bordereau est rejetée. Arrêté réformé dans ses dispositions contraires au présent décret. Conclusions des sieurs Tissier à fin de dépens rejetées.)

(N° 401)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Amélioration de quais. — (Sieur Monet.) — *Maçonnerie spéciale pour les voûtes, prescrite par le devis et non prévue au bordereau des prix. — Travail plus grand d'extraction et qualité supérieure. — Fixation du supplément de prix alloué. — Article* 11 *des clauses et conditions de* 1833, *inapplicable* (*). — *Même solution pour la taille des dites maçonneries par voie de conséquence. — Chef de réclamation présenté seulement à l'audience du conseil de préfecture et non examiné par les ingénieurs. — Obligation de surseoir. — Intérêts pour retard dans le payement. — Refus d'allocation, par application de l'article* 34 *des conditions de* 1833 (**). *Lorsqu'une réclamation, en matière de décompte de travaux publics, s'est produite seulement à l'audience du conseil de préfecture et n'a pu être examinée par les ingénieurs, ce conseil doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'administration ait prononcé sur la prétention de l'entrepreneur* (***).

(*) Voir article 42 des conditions de 1866.
(**) 44 des conditions de 1866.
(***) Quoique l'arrêt se serve du mot *prononcer*, que nous reproduisons dans

Vu le recours du ministre des travaux publics, dirigé contre les dispositions d'un arrêté du conseil de préfecture de la Gironde, du 2 avril 1870, par lesquelles le dit conseil, statuant sur la réclamation présentée par le sieur Monet, entrepreneur des travaux d'amélioration des quais des Chartrons et de Bacalan, à Bordeaux : 1° a décidé que le prix de la maçonnerie des voûtes, telles qu'elles avaient été exécutées conformément à l'article 26 du devis, n'avait pas été prévu au bordereau des prix, qui n'avait en vue, dans son article 41, que les maçonneries en pierres ordinaires, et a alloué à l'entrepreneur la différence entre le prix de 30f,18 prévu au dit article et le prix de 50f,55 fixé par les experts; 2° a également élevé de 2f,87 à 3f,21 le prix de taille des dites maçonneries, par le motif que le prix porté à l'article 48 du bordereau ne s'appliquait pas non plus aux pierres d'échantillons exigées par le devis; 3° a alloué à l'entrepreneur le prix de revêtement des piles pour 91m,03 non reconnus par les ingénieurs; 4° a compris dans l'indemnité allouée pour l'augmention des charges résultant de la diminution dans la hauteur des caissons, une somme de 71f,32 calculée, pour la main-d'œuvre des pierres employées, d'après les bases admises ci-dessus au n° 2; 5° a alloué à l'entrepreneur les intérêts des sommes dont s'agit; enfin 6° a condamné l'État à supporter les frais d'expertise; le dit recours tendant à l'annulation des dispositions précitées, et à la réformation dans ce sens de l'arrêté attaqué, par le motif : 1° en ce qui touche les premier, deuxième et quatrième chefs, que le prix des maçonneries et de la taille se trouvait prévu aux articles 41 et 48 du bordereau, et que, dès lors, l'article 11 des clauses et conditions générales s'opposerait à ce qu'un autre prix soit alloué; 2° en ce qui touche le troi-

---

le sommaire, il ne faudrait pas en induire que l'administration avait, en ce cas, un pouvoir juridictionnel, même sous l'empire de l'article 12 du cahier de 1833, modifié d'ailleurs par l'article 51 du cahier de 1866. L'ancien article 12 disait : « Il sera statué ensuite par l'administration. » — L'article 51 nouveau porte : « Si, dans le délai de trois mois à partir de la remise du mémoire au préfet, l'administration n'a pas fait connaître sa réponse, l'entrepreneur peut, comme dans le cas où ses réclamations ne seraient pas admises, saisir la juridiction contentieuse ». Mais, indépendamment de ces derniers mots qui précisent et limitent la nature du droit d'examen accordé à l'administration, l'article 42 ancien, identique à l'article 52 nouveau, attribue expressément juridiction au conseil de préfecture et au Conseil d'État. Aussi M. Châtignier, (sous l'article 51) fait-il observer avec raison que les recours à l'ingénieur en chef, au préfet et à l'administration supérieure, ne sont que des mesures d'instruction destinées à éclairer le ministre et à prévenir les procès. (Extrait du recueil de MM. Félix Lebon et Hallays-Dabot.)

sième chef : par le motif que l'instruction n'a pas porté sur les 91^m,03 réclamés par l'entrepreneur ; enfin, par le motif que l'article 34 des clauses et conditions générales s'oppose à ce qu'aucun intérêt soit alloué à l'entrepreneur et que c'est à tort que la totalité des frais d'expertise a été mise à la charge de l'État, alors que des suppléments de prix seulement ont été alloués, et que sur un chef les experts ont donné tort à l'entrepreneur ;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Monet, tendant au maintien de l'arrêté attaqué et à la condamnation de l'Etat aux dépens, notamment par les motifs contenus dans le dit arrêté, par le motif, en ce qui touche les intérêts, que l'article 34 des clauses et conditions générales ne s'applique pas aux retards dans les payements provenant de contestations ; par le motif, en ce qui touche les frais d'expertise, que l'Etat n'a en réalité fait aucune offre, et a, en fait, succombé sur les principales réclamations de l'entrepreneur ; par le motif, enfin, en ce qui touche le troisième chef, que le conseil de préfecture a réservé la vérification du calcul présenté par le sieur Monet à l'appui de sa demande ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4 ;

Sur le premier chef :

Considérant que si, aux termes de l'article 11 du cahier des clauses et conditions générales, l'entrepreneur ne peut, sous prétexte d'erreur ou d'omission dans la composition des prix de sous-détail, revenir sur les prix par lui consentis, attendu qu'il a dû s'en rendre préalablement un compte exact, et qu'il est censé avoir fait et vérifié tous les calculs d'appréciation ; il résulte de l'instruction que, dans l'espèce, il n'avait été, en réalité, porté aucun prix au bordereau pour la maçonnerie des voûtes telle qu'elle est prescrite par l'article 26 du devis ; que, en effet, aux termes du dit article, les voûtes doivent être construites avec des pierres de Bourg de 60 centimètres de queue, et qu'il est reconnu par l'ingénieur en chef, que ces pierres à peu près carrées, de 60 centimètres de côté et de 38 à 40 d'épaisseur, exigent un travail spécial d'extraction et une qualité supérieure pour que le levage à ces dimensions puisse s'effectuer, tandis que le prix n° 41 du bordereau a été calculé comme pour les voûtes de décharge exécutées derrière les anciens quais verticaux, voûtes où l'on avait employé la pierre de Laroque et de Bourg en doublerons ; que de ce qui précède il suit que la contestation, qui s'est élevée entre le sieur Monet et l'administration ne portait pas sur le cas d'erreur ou d'omission prévu par l'article 11 précité des clauses et conditions générales, et que, dès lors, il n'y a pas lieu d'opposer à la

réclamation de l'entrepreneur la fin de non-recevoir tirée de cet article;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est pas contesté que le sieur Monet ait employé dans la construction des voûtes qu'il a exécutées les pierres d'échantillon de Bourg, dans les conditions prescrites par l'article 26 du devis; qu'ainsi il y a lieu de lui allouer le prix de la maçonnerie faite avec cette pierre;

Considérant, en ce qui touche le prix à allouer pour la maçonnerie dont s'agit, qu'il résulte de l'instruction que les experts ont avec raison fixé à 31f,27 le prix du mètre cube de pierre de Bourg rendu au chantier, et qu'aucun des éléments constitutifs de ce prix ne fait obstacle à ce qu'il soit tenu compte d'une quantité représentant le déchet, dans la fixation du prix à allouer à l'entrepreneur par mètre cube de maçonnerie en pierres de Bourg exécutée conformément aux prescriptions de l'article 26 du devis; enfin, que les experts, et après eux le conseil de préfecture ont fait une juste appréciation de ce dernier prix en le fixant à 50f,55;

Sur le deuxième chef :

Considérant que les experts ont été d'accord pour reconnaître que, par suite de l'emploi des pierres de Bourg prescrites par l'article 26 du devis le prix de la taille des voussoirs devait être, par mètre, de 3f,21 ; que, dès lors, et comme conséquence de ce qui précède, il y a lieu de maintenir la disposition par laquelle le conseil de préfecture a alloué au sieur Monet la différence entre le prix de 2f,87 porté pour la taille des pierres de Bourg, à l'article 48 du bordereau, et celui de 3f,21, fixé par les experts pour la taille des pierres d'échantillon de Bourg;

Sur le troisième chef :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la demande du sieur Monet, tendant à ce que le cube de moellons piqués employés dans le revêtement des piles soit augmenté de 91m,03, n'a été présenté qu'à l'audience du conseil de préfecture; que les ingénieurs n'ont pas été appelés à examiner ce point de la réclamation de l'entrepreneur; que, dès lors, le conseil de préfecture devait surseoir à y statuer jusqu'à ce que l'administration eût prononcé sur les prétentions du sieur Monet; qu'il y a lieu, dès lors, de réformer l'arrêté attaqué, en ce qu'il a fait application de la plus-value de 19f,69 allouée par mètre de moellons piqués aux 91m,03 de moellons dont s'agit;

Sur le quatrième chef :

Considérant que l'allocation de 71f,22 n'est que la conséquence

de la décision rendue sur les premier et deuxième chefs ; qu'il y a lieu, dès lors, de la maintenir;

Sur les intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 34 des clauses et conditions génerales, les payements ne pouvant être faits qu'au fur et à mesure des ordonnances et des fonds disponibles, il ne sera jamais alloué d'indemnité sous aucune dénomination, pour retard de payement pendant l'exécution des travaux; qu'en outre, aux termes de l'article 109, § 3, du devis de l'entreprise, la retenue de garantie ne devait être soldée à l'entrepreneur qu'à l'expiration du délai de garantie fixé à dix-huit mois, à dater du jour de la réception provisoire qui aura lieu en bloc lorsque la totalité des ouvrages sera terminée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux étaient en cours d'exécution à l'époque où le conseil de préfecture a statué, et qu'ils n'ont été terminés que le 30 novembre 1870; que, dans ces circonstances, et en admettant que le sieur Monet ait demandé les intérêts des sommes par lui réclamées, c'est à tort que le dit conseil a alloué des intérêts à l'entrepreneur et qu'il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il y a lieu de les maintenir à la charge de l'État;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Gironde, du 2 avril 1870, est réformé : 1° en ce qu'il a appliqué à 91m,03, sur lesquels l'administration n'avait pas été appelée à examiner les prétentions de l'entrepreneur et à y statuer, la plus-value allouée pour 227 mètres cubes de moellons piqués employés dans le revêtement des piles admis par les deux experts; 2° en ce qu'il a alloué des intérêts à l'entrepreneur. (Surplus des conclusions du ministre rejeté. L'État condamné aux dépens.)

(N° 402)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Entreprise. — Résiliation. — Droit à indemnité. — Expertise pour l'évaluer. — Procédure. — Conseil d'État. — Arrêté préparatoire. — Pourvoi non recevable. — Article 451 du Code de procédure. — (Sieurs Escarraguel, Maublanc et Lesouple.)

— *Appréciation du caractère d'un arrêté du conseil de préfecture ordonnant une expertise à l'effet d'évaluer l'indemnité due à des entrepreneurs, dont le droit a été reconnu par un arrêt du Conseil d'Etat, à raison de la résiliation, qu'ils avaient demandée et obtenue, de leur marché, et à raison des travaux exécutés par eux depuis cette époque. — Le susdit arrêt s'est borné à admettre le principe de l'indemnité, et le conseil de préfecture a pu ordonner une expertise pour en fixer le chiffre : son arrêté est seulement préparatoire et ne préjuge rien : il ne peut donc donner lieu à un recours au Conseil d'Etat.*

Vu les requêtes pour les sieurs Escarraguel, Maublanc et Lesouple, entrepreneurs des travaux de construction du viaduc de Kerhuon, sur le chemin de fer de Rennes à Brest, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 5 août 1870, par lequel le conseil de préfecture du Finistère a ordonné qu'il serait procédé à une expertise contradictoire pour évaluer le montant de l'indemnité qui pourrait être due aux dits entrepreneurs, à raison des travaux qu'ils ont exécutés à partir du 25 janvier 1862, époque à laquelle ils avaient demandé la résiliation de leur entreprise ; ce faisant, attendu que le conseil de préfecture devait trouver dans l'expertise qui avait eu lieu sur la question de savoir s'ils étaient fondés à demander la résiliation de leur entreprise, ainsi que le décret rendu au contentieux le 26 novembre 1869, qui a reconnu que la résiliation aurait dû leur être accordée, tous les éléments nécessaires pour évaluer le montant de l'indemnité à eux due ; qu'ainsi la nouvelle expertise ordonnée est inutile ; qu'en outre le conseil de préfecture a ordonné que les livres de l'entreprise seraient mis à la disposition des experts ; dire qu'il n'y a lieu de faire procéder à une nouvelle expertise ; condamner l'État à payer tous les travaux exécutés postérieurement au 25 janvier 1862 aux prix du bordereau augmentés de 15 p. 100, sans application du rabais de l'adjudication, avec les intérêts et les intérêts des intérêts ; condamner en outre l'État aux dépens ;

Vu les observations du ministre des travaux publics du 13 novembre 1871, et tendant au rejet du recours, attendu que l'état de l'instruction ne permettait pas au conseil de préfecture d'évaluer le montant de l'indemnité qui pouvait être due aux entrepreneurs, et qu'ainsi c'est avec raison que le dit conseil a ordonné qu'il serait procédé à une nouvelle expertise, et que les livres et autres pièces de l'entreprise seraient mis à la disposition des experts ;

Vu le décret rendu au contentieux le 26 novembre 1869 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 451 du Code de procédure civile;

Considérant que, par le décret rendu au contentieux le 26 novembre 1869, il a seulement été décidé que les entrepreneurs avaient droit à la résiliation de leur entreprise à la date du 25 janvier 1862 et qu'il étaient fondés à réclamer une indemnité à raison des travaux exécutés par eux depuis cette époque; que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture s'est borné à prescrire les mesures d'instruction nécessaires pour arriver à l'évaluation de cette indemnité; que le dit arrêté n'a que le caractère d'une décision préparatoire qui ne préjuge en rien le fond, et que, dès lors, il ne peut donner lieu à un recours devant le Conseil d'État. (Rejet.)

(N° 403)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Décompte. — Viaduc du chemin de fer de ceinture. — (Sieur Watel.) — *Emploi de grues mobiles. — Nivellement du terrain aux abords du viaduc pour faciliter leur manœuvre. — Aucune indemnité due de ce chef. — Gêne occasionnée à l'entreprise par les travaux de la ville de Paris. — Espace concédé par le devis pour les chantiers. — Conduites d'eau pour l'approvisionnement des chantiers, posées aux risques et périls de l'entrepreneur et rendues inutiles par les travaux de la ville. — Pas d'indemnité. — Entrepreneur autorisé, sur sa demande, à tirer des matériaux de carrières autres que celles indiquées au devis. — Transport devenu plus onéreux. — Diminution et augmentation de plus d'un sixième sur certaines parties de l'entreprise, mais n'ayant pas modifié dans cette proportion, la masse des travaux. — Article* 39, *conditions générales de* 1833. — *Augmentation des salaires, mais insuffisante. — Article* 39. — *Pas d'indemnité.*

Vu les requêtes présentées pour le sieur Watel, entrepreneur du viaduc du chemin de fer de ceinture de Paris, compris entre la station d'Auteuil et celle du Point-du-Jour, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 17 décembre 1869, par lequel le conseil de préfecture a rejeté les réclamations qu'il avait formées contre le décompte de son entreprise: ce faisant, attendu:

1° que le devis avait prévu l'emploi de quatre grues mobiles; que cet emploi n'a pas été possible, tant à raison de ce que l'État n'aurait pas fait niveler les terrains bordant l'emplacement du viaduc, que par suite des travaux exécutés par la ville de Paris sur ces mêmes terrains; qu'il en est résulté pour l'entrepreneur un préjudice évalué à 54.792f,50; 2° que les travaux de voirie exécutés par la ville de Paris sur les voies latérales au viaduc auraient gêné l'exécution des travaux de l'entreprise, nécessité le déplacement des matériaux et empêché l'utilisation des conduites d'eau établies pour l'approvisionnement des chantiers, d'où est résulté un préjudice évalué à 16.500 francs; 3° que les carrières désignées par le devis ayant été insuffisantes, les matériaux ont dû être pris dans d'autres carrières, ce qui a entraîné une augmentation des frais de transport s'élevant à la somme de 39.618f,33, qui doit être allouée à l'entrepreneur à titre d'indemnité; 4° que la diminution de la quantité de travaux prévus par le devis a causé à l'entrepreneur un préjudice s'élevant à 73.364 francs; 5° que durant le cours de l'entreprise, et à la suite d'une grève qui a désorganisé les chantiers, les salaires des tailleurs de pierre ont éprouvé une augmentation considérable, et que le préjudice éprouvé de ce chef par l'entrepreneur s'est élevé à 12.065 francs; 6° que c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge de l'entrepreneur les frais d'expertise, alors qu'il n'a été procédé à aucune opération de cette nature; lui allouer une indemnité totale de 176.339f,83 avec les intérêts des intérêts selon la loi; subsidiairement, ordonner telles mesures d'instruction qui seraient jugées nécessaires pour éclairer le conseil et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du ministre des travaux publics, du 1er décembre 1870, et tendant au rejet du recours et à la condamnation du requérant aux dépens, par les motifs : 1° que l'entrepreneur a de lui-même renoncé à l'emploi de grues mobiles et adopté de préférence un autre système pour l'élévation des matériaux; 2° qu'il a toujours eu à sa disposition, pour y établir ses chantiers, un espace plus considérable que celui qui devait lui être donné d'après le devis; 3° que les carrières désignées par le devis étaient suffisantes; 4° que le montant des travaux prévus par le devis n'ayant pas été augmenté ou diminué d'un sixième, il n'est dû à l'entrepreneur, de ce chef, aucune indemnité; 5° qu'il ne saurait davantage lui être alloué une indemnité à raison du préjudice qu'a pu lui causer la grève des ouvriers tailleurs de pierre; ensemble les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions à fin d'expertise :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement ;

Sur le premier chef, relatif à l'emploi des grues mobiles :

Considérant que, d'après l'article 140 du devis, l'entrepreneur devait pourvoir à ses frais à l'établissement de tous les appareils de levage qui seraient nécessaires à la marche des travaux ; qu'il suit de là que, en admettant même la nécessité, contestée par les ingénieurs, de niveler le terrain aux abords de l'emplacement du viaduc pour rendre possible la manœuvre des grues mobiles dont l'emploi était prévu par le devis, ce nivellement devait demeurer à la charge de l'entrepreneur, et qu'ainsi il y a lieu de rejeter sa demande d'indemnité fondée sur ce que les abords du viaduc n'auraient pas été nivelés avant le commencement des travaux de construction du dit viaduc ;

Sur le deuxième chef, relatif à la gêne apportée à l'entreprise par les travaux de la ville de Paris :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a toujours eu à sa disposition, pour l'établissement de ses chantiers, une partie des voies latérales au viaduc, sur une largeur supérieure ou au moins égale à celle dont la jouissance lui a été assurée par le devis ; que, dès lors, la circonstance que la jouissance d'un plus grand espace, qui lui avait été accordée, ne lui a pas été maintenue à partir du jour où la ville de Paris a fait commencer ses travaux, ne saurait être de nature à lui donner droit à une indemnité ;

Considérant, en ce qui touche les conduites d'eau destinées à l'approvisionnement des chantiers, que l'entrepreneur les avait établies à ses risques et périls, sur des terrains qu'il savait destinés à être soumis, à une époque indéterminée, à des travaux de voirie ; qu'ainsi, alors même qu'il établirait que l'exécution de ses travaux, avant la fin de son entreprise, l'a mis dans l'impossibilité d'utiliser ses conduites, il ne serait pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité ;

Sur le troisième chef, relatif au changement des lieux de provenance des matériaux :

Considérant que si l'entrepreneur a été autorisé, sur sa demande, à tirer les matériaux de carrières choisies par lui et différentes de celles indiquées par le devis, il ne saurait se prévaloir de cette autorisation pour réclamer une indemnité à raison de ce que, par suite de la baisse des eaux de la Seine, le transport des matériaux extraits des nouvelles carrières est devenu plus onéreux qu'il ne

l'avait prévu à l'époque où il a demandé et obtenu l'autorisation précitée;

Sur le quatrième chef, relatif aux augmentations et aux diminutions apportées aux quantités, prévues par le devis, de travaux de diverse nature :

Considérant que le requérant soutient que certaines portions de son entreprise ont été, les unes augmentées, les autres diminuées de plus d'un sixième; qu'ainsi il aurait été fondé à demander, par application de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales, la résiliation de son entreprise, et que, par voie de conséquence, il a droit à une indemnité à raison du préjudice que lui ont causé les changements apportés aux prévisions du devis;

Mais considérant que les augmentations ou les diminutions d'un sixième qui, aux termes de l'article 39 du cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833, peuvent donner lieu à la résiliation, doivent être calculées sur la masse des travaux, et que l'entrepreneur reconnaît que la masse des travaux de l'entreprise n'a été ni augmentée ni diminuée de plus d'un sixième; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation;

Sur le cinquième chef, relatif à l'augmentation des salaires :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des renseignements fournis par le requérant lui-même qu'il ne s'est pas produit, durant le cours de l'entreprise, une hausse notable des salaires, de nature à donner à l'entrepreneur le droit de réclamer, par application de l'article 39 des clauses et conditions générales, la résiliation de son entreprise et, comme conséquence, une indemnité;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'aucune expertise n'ayant eu lieu sur la réclamation du sieur Watel, la disposition par laquelle le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à la charge du réclamant ne peut avoir aucun effet et que, dès lors, le recours sur ce chef est sans objet. (Rejet.)

(N° 404)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Route. — Ordre de commencer les travaux. —

Retard imputable à l'administration. — Indemnité. — Transport de matériaux par un chemin plus difficile. — Augmentation de parcours. — Offre d'indemnité. — Suspension des travaux. — Déblais de fondations. — Difficultés d'extractions. — Nature du sol. — (Sieur Agustinetty.) — *Quoique le droit de fixer l'époque du commencement des travaux soit réservé aux ingénieurs par l'article* 10 *des conditions générales de* 1866, *une indemnité peut cependant être allouée à l'entrepreneur, si une faute imputable à l'administration l'a empêché de commencer les travaux pendant un laps de temps dépassant considérablement les délais prévus par les parties. — Dans l'espèce, retard de huit mois, provenant de ce que l'expropriation des terrains nécessaires n'avait pas eu lieu. — Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur l'indemnité due de ce chef* (*). — *Demande d'indemnité fondée sur ce que l'entrepreneur aurait été obligé d'emprunter un chemin plus difficile pour le transport de ses remblais, l'administration n'ayant pu lui livrer en temps utile une partie des terrains devant servir d'assiette à la route. Rejet : — Il n'est pas établi que les prix aient été calculés dans la prévision que les transports s'effectueraient par cette route, ni que l'emploi de cette voie eût été plus avantageux : l'entrepreneur n'a pas averti l'administration de son projet de réclamation. — L'entrepreneur ayant signalé l'impossibilité de continuer les travaux à raison du retard apporté dans la livraison de certains terrains, l'administration lui a proposé de continuer en suivant, pour les transports, un autre itinéraire, avec promesse d'indemnité pour l'augmentation de dépenses pouvant résulter de l'allongement de parcours : l'entrepreneur, ayant refusé l'offre et suspendu ses travaux, n'a droit à aucune indemnité à raison de cette suspension. — Pas d'indemnité, pour difficultés d'extraction des déblais de fondation, quand le prix du bordereau comprend la fouille dans un terrain quelconque et tous les frais accessoires. — Art.* 42, *conditions générales de* 1866 (**).

Vu la requête présentée pour le sieur Agustinetty, entrepreneur des travaux de construction de la route départementale n° 7, entre le boulevard du Jeu-de-Ballou et le ruisseau de la Courade, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 19 novem-

---

(*) Voir un arrêt du 17 février 1859 (Ville de Paris), *Annales*, 1859, p. 509.
(**) Voir le commentaire de M. Chatignier, article 42.

bre 1870, par lequel le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes a rejeté diverses réclamations qu'il avait formées à l'occasion de son entreprise; ce faisant, attendu : 1° que par suite de retards apportés par l'administration à l'expropriation de diverses parcelles de terrain, l'ordre de commencer les travaux n'a été donné à l'entrepreneur que plus de huit mois après l'adjudication; que, plus tard, les travaux ont été interrompus pendant plusieurs mois par le même motif, et que le requérant a été obligé d'exécuter le transport de ces remblais par une voie détournée et difficile; 2° qu'il a exécuté les fouilles de fondation dans des conditions autres que celles en vue desquelles étaient fixés les prix du devis; 3° qu'il a été obligé, pour se conformer aux ordres des agents de l'administration, d'exécuter les parements d'un perré d'une manière plus soignée que celle qui était indiquée au devis, allouer au requérant : 1° 16.000 francs d'indemnité pour les pertes éprouvées et le manque à gagner par suite de la suspension des travaux avant et pendant l'exécution; 2° 2.000 francs pour augmentation de dépenses résultant de la nécessité de travailler pendant l'hiver; 3° 4.650 francs pour augmentation de frais de transport et fausses manœuvres; 4° 4 francs par mètre cube de déblais de fouilles des fondations du mur avec contre-forts; 5° 3f,25 par mètre pour les fondations d'un perré; 6° 5f,50 par mètre de parement du mur et du perré, le tout avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne le retard apporté au commencement des travaux :

Considérant que si, aux termes de l'article 10 du cahier des charges et conditions générales, le droit de fixer l'époque du commencement des travaux est réservé aux ingénieurs, cette disposition ne fait pas obstacle à ce qu'il soit alloué une indemnité à l'entrepreneur dans le cas où, par suite d'une faute imputable à l'administration, l'entrepreneur a été empêché de commencer ses travaux pendant un laps de temps dépassant considérablement les délais qui avaient pu être prévus par les parties au moment de l'adjudication; qu'il résulte de l'instruction que, si l'ordre de commencer les travaux adjugés le 27 décembre 1867 n'a été donné que le 5 septembre 1868, ce retard provient de ce que l'administration avait à tort fait procéder à l'adjudication, sans s'être assurée qu'elle pourrait livrer les terrains nécessaires en temps utile, et qu'il n'est pas même allégué que l'adjudicataire ait été prévenu que ces terrains n'étaient pas encore expropriés;

Considérant qu'il est reconnu par l'administration que ce retard

a causé un préjudice au sieur Agustinetty, mais que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier ce préjudice; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, pour y être procédé au règlement de l'indemnité à laquelle a droit cet entrepreneur en tenant compte, s'il y a lieu, de l'augmentation de dépenses qui serait résultée de l'obligation où il a été de continuer les travaux pendant la mauvaise saison ;

En ce qui concerne les transports exécutés par le chemin de la Courade :

Considérant que le sieur Agustinetty fonde cette réclamation sur ce que, par suite de l'impossibilité où a été l'administration de lui livrer en temps utile une partie des terrains devant servir d'assiette à la route, il aurait été obligé d'emprunter pour le transport de ses remblais un chemin plus difficile, et qui ne conduisait pas directement à pied d'œuvre ;

Mais considérant qu'il n'est pas démontré par le requérant que les prix du devis aient été calculés dans la prévision que les transports seraient effectués par la route en construction au fur et à mesure de l'avancement des travaux ; que, d'ailleurs, à raison des remblais et déblais considérables et des ouvrages d'art qui devaient être exécutés sur cette route, il n'est pas justifié que l'emploi de cette voie eût été plus avantageux que celui du chemin de la Courade ;

Considérant enfin que le sieur Agustinetty n'a pas averti l'administration de la réclamation qu'il entendait former, afin que les constatations nécessaires pussent être faites contradictoirement en temps utile ;

En ce qui concerne la seconde suspension des travaux :

Considérant que, du procès-verbal du 18 septembre 1869, il résulte qu'à la suite de la lettre par laquelle l'entrepreneur avait signalé l'impossibilité où il croyait être de continuer les travaux, tant que la propriété Geffroy ne serait pas expropriée, l'administration lui a proposé de continuer ces travaux en suivant, pour le transport des remblais, un itinéraire qui lui était indiqué, avec la promesse de lui payer l'augmentation de dépenses qui pourrait résulter de l'allongement de parcours; que le sieur Agustinetty a refusé cette offre et a suspendu ses travaux ; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à demander une indemnité à raison du préjudice qu'a pu lui causer cette suspension ;

En ce qui concerne le prix des déblais de fondation d'un mur avec contre-forts et d'un perré :

Considérant que le sieur Agustinetty fonde sa demande en sup-

plément de prix sur les difficultés qu'auraient présentées ces déblais par suite de la nature du sol et des conditions d'extraction; que le prix alloué au bordereau comprenait la fouille dans un terrain quelconque, ainsi que tous les frais accessoires; qu'ainsi, aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, le sieur Agustinetty n'est pas recevable à contester l'application qui lui a été faite de ce prix;

En ce qui concerne les parements vus du mur et du perré:

Considérant que le sieur Agustinetty se borne à soutenir que, pour obéir aux exigence des agents de l'administration, il a été obligé d'exécuter ce travail dans des conditions plus dispendieuses que celles qui étaient prévues au devis; mais qu'il n'apporte aucune justification à l'appui de cette allégation qui est formellement contredite par les ingénieurs;

Art. 1er. Le sieur Agustinetty est renvoyé devant le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes pour y être statué sur le règlement de l'indemnité à laquelle il a droit, à raison du préjudice que lui a causé le retard apporté par l'administration à lui donner l'ordre de commencer les travaux dont il était adjudicataire. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire; surplus des conclusions du sieur Agustinetty rejeté; département des Alpes-Maritimes condamné aux dépens.)

(N° 405)

[4 juillet 1872.]

Travaux publics. — Dommage. — Exhaussement d'une route. — Usine. — (Héritiers Arnaud.) *— Rampe d'accès à établir. — Bâtiments à refaire. — Bascule à rétablir. — Dépréciation générale de l'immeuble. — Difficulté pour le chargement des voitures et pour l'exploitation. — Appréciation de ces divers chefs d'indemnités. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise.*

Vu la requête présentée pour, 1° la dame Mathilde Arnaud et le sieur Bith, son mari qui l'autorise; 2° la dame Baptistine Arnaud et le sieur Léon Camond, son mari qui l'autorise; 3° le sieur Joseph-Jacques Arnaud, ingénieur en chef des chemins de fer algériens, agissant comme héritiers du sieur Arnaud, tendant à ce qu'il plaise

annuler un arrêté, du 20 janvier de la même année, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a fixé à 3.400 francs seulement l'indemnité qui leur était due, à raison de l'exhaussement de la route nationale n° 85 et du chemin de Jarrie qui borde une usine et une ferme dont ils sont propriétaires; ce faisant, attendu que l'arrêté attaqué a fait une appréciation insuffisante tant des travaux rendus nécessaires par cet exhaussement que des préjudices qui subsisteront après l'exécution de ces travaux, leur allouer une somme de 14.000 francs avec intérêts et intérêts des intérêts, et mettre à la charge de l'État les dépens, y compris la totalité des frais d'expertise;

Vu l'arrêté attaqué (détail des condamnations prononcées);

Vu les observations du ministre des travaux publics du 21 juin 1871, tendant au rejet du pourvoi, ensemble les rapports d'ingénieurs transmis par le ministre à l'appui de ses observations;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

En ce qui concerne l'usine:

En ce qui touche le hangar à construire pour le chargement des voitures à couvert:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la dépense de ce travail est comprise pour 400 francs dans l'indemnité de 1,000 francs allouée en bloc par l'arrêté attaqué pour dommages à venir et que les requérants ne justifient pas que cette évaluation soit insuffisante;

En ce qui touche la nouvelle rampe d'accès à construire par suite de l'exhaussement de la route nationale et le rétablissement de la bascule:

Considérant que le conseil de préfecture, en allouant une somme totale de 1.000 francs, a fait une évaluation insuffisante de cette dépense et qu'il y a lieu d'accorder 1.000 francs pour la rampe et 200 francs pour la bascule, soit une augmentation de 200 francs;

En ce qui touche la dépréciation de l'usine après l'achèvement des travaux indiqués ci-dessus:

Considérant que, déduction faite des 400 francs destinés à l'établissement du hangar, le conseil de préfecture n'a alloué que 600 francs pour les dommages à venir; qu'il résulte de l'instruction que le chargement des voitures sera moins facile qu'auparavant; que, dans les mauvais temps, la rampe présentera, par la roideur de ses pentes, une véritable difficulté pour la sortie des voitures chargées; que les cours de l'usine seront moins bien disposées pour l'exploitation; qu'il suit de là qu'il y a lieu de por-

ter, de ce chef, l'indemnité de 600 à 2.000 francs, soit 1.400 francs en plus;

En ce qui concerne la ferme :

Considérant que les requérants ne justifient pas de la nécessité d'établir un nouveau chemin avec un pont pour l'exploitation des produits, ni de l'insuffisance de la somme qui leur a été allouée pour assainir la maison d'habitation et rétablir une rampe d'accès dans ses dépendances; mais qu'il résulte de l'instruction qu'en allouant 800 francs, tant pour les dommages antérieurs aux travaux à exécuter que pour ceux qui persisteront après l'achèvement de ces travaux, le conseil de préfecture a fait une appréciation insuffisante du préjudice causé à la maison par l'humidité qui y existe depuis l'exhaussement de la route, en 1864, de la dépréciation que lui causera à l'avenir sa situation en contre-bas des remblais et des inconvénients que présentera pour l'exploitation la roideur des rampes d'accès; qu'il y a lieu de porter cette indemnité de 800 francs à 1.900 francs, soit en sus 1.100 francs;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les requérants ne justifient pas avoir demandé les intérêts des sommes qui leur étaient dues avant le 24 décembre 1866; que, dès lors, il y a lieu de les leur allouer à partir dudit jour;

En ce qui concerne les intérêts d'intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent produire eux-mêmes des intérêts pourvu qu'ils soient dus au moins pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale;

Considérant que, le 27 mai 1870, jour où les héritiers Arnaud ont demandé les intérêts des intérêts échus, il leur était dû plus de trois années d'intérêts; que, dès lors, les intérêts échus doivent être capitalisés pour produire intérêt à leur profit à partir dudit jour;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture a mis une partie des frais d'expertise à la charge des héritiers Arnaud ;

Art. 1er. (Indemnité due par l'État, augmentée d'une somme de 2.700 francs.)

2. (La partie des frais d'expertise mise à la charge des héritiers Arnaud sera supportée par l'État.)

3. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

4. (Intérêts à leur profit à partir du 24 décembre 1866.)

5. (Les intérêts échus, le 27 mai 1870, seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir du dit jour.)

6. (Surplus des conclusions des héritiers Arnaud rejeté.)

7. (Dépens supportés par l'État.)

(N° 406)

PERSONNEL.

Janvier, Février et Mars 1874.

INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décrets du 9 mars 1874.

Sont nommés ou promus dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade de commandeur:

M. Parandier, inspecteur général de 1re classe.

Au grade d'officier :

M. Pairier, inspecteur général de 2e classe.

Au grade de chevalier :

MM. Gobin, ingénieur ordinaire de 1re classe.
Renaudot, *idem.*
Deloche, *idem.*
Lenthéric, ingénieur ordinaire de 2e classe.
Choisy, *idem.*
Carlet, sous-ingénieur.

2° NOMINATION.

Décret du 28 février 1874.

M. Aynard, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir

ses droits à la retraite par décret de ce jour, est nommé inspecteur général honoraire.

3° MOUVEMENTS. — DÉCISIONS DIVERSES.

24 janvier 1874. — M. Chéguillaume, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département du Finistère, sera chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. Watier, nommé inspecteur général.

Idem. — M. Fessard, ingénieur en chef, actuellement en disponibilité, sera chargé du service ordinaire du département du Finistère, en remplacement de M. Chéguillaume.

26 *janvier.* — M. Lesguillier, ingénieur ordinaire, attaché au service municipal de la ville de Paris, est mis à la disposition de M. le préfet de la Haute-Vienne pour diriger le service vicinal de ce département.

M. Lesguillier sera considéré comme étant en service détaché.

31 *janvier.* — Le service du contrôle des travaux de la section du chemin de fer de Chaumont à Pagny, comprise entre Neufchâteau et Pagny, sera supprimé à partir du 1er février 1874.

4 *février.* — M. Lefort, ingénieur ordinaire, attaché au service du département de la Loire, est désigné, d'après la demande de M. le maire de Saint-Étienne, pour prendre la direction du service de la voirie municipale de cette ville.

Idem. — M. Grégoire, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Lozère, sera chargé, en outre, du service des études d'un chemin de fer destiné à relier la ligne de Mende à celle de Brioude à Alais.

5 *février.* — M. Duméril, ingénieur en chef, chargé du contrôle des travaux de divers chemins de fer, réunira à son service actuel le contrôle des travaux du chemin de fer d'Épinal à Neufchâteau, précédemment confié à M. Méhaye.

Idem. — Le feu du port de Paimbœuf, précédemment compris dans le service de l'ingénieur en chef chargé de la 4e section de la navigation de la Loire, sera placé dans les attributions de l'ingénieur en chef des travaux maritimes du département de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. Éon-Duval, ingénieur en chef, chargé de la 1re section du canal de Nantes à Brest et de la navigation de la Vilaine, depuis Pont-Réan jusqu'à la Roche-Bernard, sera chargé du service de la 4e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. Watier, nommé inspecteur général.

Il conservera le service de la 1re section du canal de Nantes à Brest (de Nantes à l'écluse de la Maclais) et le service de la partie maritime de la Vilaine (de l'écluse de Malon exclusivement à la Roche-Bernard) et de l'Oust aux abords de la ville de Redon.

5 *février* 1874.— M. Charpy, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine et du contrôle des travaux du chemin de fer de Fougères à Vitré et prolongement, sera chargé en outre du service du canal d'Ille-et-Rance et de la navigation de la Vilaine canalisée, depuis l'amont du port de Dinan jusqu'au busc de l'écluse de Malon.

Idem. — M. Botton, ingénieur en chef, chargé du service des ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, sera chargé en outre de la partie maritime de la Rance (depuis l'amont du port de Dinan) et des ports maritimes du littoral nord d'Ille-et-Vilaine, précédemment confiée à M. l'ingénieur en chef Bellinger.

9 *février*. — M. Perreau, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe et au service d'études du chemin de fer d'Orléans à la mer, sera attaché en outre au contrôle des travaux des chemins de fer d'Argentan à Granville, de Caen à Flers et de Flers à Mayenne, en remplacement de M. de la Tournerie, récemment nommé ingénieur en chef.

Idem. — M. Saleta, ingénieur ordinaire, en disponibilité, sera chargé, dans le département de la Manche, du service de l'arrondissement de l'Est et attaché en outre au service maritime, aux études du chemin de fer de Sottevast à Coutances et au contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe, en remplacement de M. Rocard, précédemment appelé à une autre destination.

Il résidera à Saint-Lô.

12 *février*. — M. Drœling, inspecteur général, est nommé membre de la commission des phares, en remplacement de M. Rumeau, admis à la retraite.

Idem. — MM. Lalanne et Lefort, inspecteurs généraux, sont nommés membres de la Commission des *Annales des ponts et chaussées*, en remplacement de MM. Comoy et Rumeau, admis à la retraite.

Idem. — Sont nommés membres du Conseil de l'École des ponts et chaussées :

M. Kleitz, inspecteur général, en remplacement de M. Jégou d'Herbeline, nommé directeur de l'École ;

M. Graeff, inspecteur général, en remplacement de M. Comoy, admis à la retraite.

12 *février* 1874. — M. Cadot, ingénieur ordinaire, actuellement chargé de la direction des travaux du service municipal de la ville de Rochefort, sera attaché aux services d'études et de contrôle des travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, en remplacement de M. Guibert, actuellement en congé.

14 *février*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Armentières à la frontière belge, sera supprimé à partir du 1er mars 1874.

20 *février*. — M. Ballon, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département du Gard, sera chargé en outre des études de la section du chemin de fer d'Albi au Vigan par Saint-Affrique comprise dans le département du Gard.

Idem. — M. Thurninger, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation du Lot, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Jonzac (Charente-Inférieure), en remplacement de M. Laborde, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, admis à la retraite.

2 *mars*. — M. Bellot, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service du port du Havre, sera chargé du service de la navigation de la Seine (4e section), en remplacement de M. l'ingénieur en chef Lemaître, décédé.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

6 *mars*. — M. Renaud, ingénieur ordinaire, attaché à la résidence de Fécamp, au service ordinaire et au service des ports du département de la Seine-Inférieure, sera attaché au service du port du Havre, en remplacement de M. Bellot, appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

4e RETRAITES.

	Dates d'extinction.
23 janv. 1874. M. Deleffe, ingénieur en chef de 1re classe (limite d'âge).	22 janv. 1874.
10 févr. 1874. M. Ruelle, ingénieur en chef de 1re classe (sur sa demande). . . .	1er avril 1874.
28 févr. 1874. M. Aynard, ingénieur en chef de 1re classe (limite d'âge).	18 févr. 1874.

5e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Lermoyez, ingénieur en chef de 2e classe. . . .	6 mars 1874.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs auxiliaires les candidats reconnus admissibles ci-après désignés, savoir :

31 *janvier* 1874. — M. Monoury, détaché au service de l'Algérie (département d'Alger).

2 *février*. — M. Vidal, attaché au service ordinaire des Hautes-Pyrénées.

Idem. — M. Tournillon, attaché au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

9 *février*. — M. Pot, attaché au service ordinaire du département du Nord.

Idem. — M. Delavoie, attaché au service maritime de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. Cransac, attaché au service ordinaire du département du Tarn.

21 *février*. — M. Nicolas (Honoré), attaché au service ordinaire des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. Didier, attaché au service ordinaire de la Savoie.

25 *février*. — M. Lenoble, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Delabarre, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

Idem. — M. Léger, détaché temporairement dans les bureaux de l'administration centrale.

2° PROMOTIONS.

Décision du 23 février 1874. — Les conducteurs ci-après désignés sont élevés, savoir :

Au grade de conducteur principal :

M. Masson, conducteur de 1re classe au service ordinaire des Ardennes.

Au grade de conducteur de 1re classe :

M. Clément, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse.

M. Nicolas (Jacques), conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Haute-Loire.

M. Focillon, conducteur de 2e classe au contrôle de l'exploitation du réseau Paris-Lyon-Méditerranée (Côte-d'Or).

M. Hentgen, conducteur de 2e classe au contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est (département de la Seine).

M. Mohn, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département de la Marne.

M. Trévelot, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département des Ardennes.

M. Denebonde, conducteur de 2e classe au service municipal de Paris.

M. Froment, conducteur de 2e classe au service municipal de Paris.

M. Florent (Vincent), conducteur de 2e classe en mission au Japon.

Au grade de conducteur de 2e classe :

M. Lallemand, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Manche.

M. Ferné, conducteur de 3e classe au service maritime de la Gironde.

M. Becker, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Meuse.

M. Ranouille, conducteur de 3e classe au service municipal de Paris.

M. Gougis, conducteur de 3e classe au service municipal de Paris.

Au grade de conducteur de 3e classe :

M. Lesage, conducteur de 4e classe détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Dubois, conducteur de 4e classe détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. de Méringo, conducteur de 4e classe détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Thévenez, conducteur de 4e classe détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Poitrenaud, conducteur de 4e classe au service central des phares.

M. Divai, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Maine-et-Loire.

M. Grillot, conducteur de 4e classe au service municipal de Paris.

M. Bonnettée, conducteur de 4e classe au service municipal de Paris.

Au grade de conducteur de 4e classe :

M. Chambon, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Decroisant, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Duru, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Buzy, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Duminy, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Sautereau, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Cousin, conducteur auxiliaire détaché dans les bureaux de l'administration centrale.

M. Herbin, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Ardennes.

M. Carbonnel, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Alpes.

M. Milian, conducteur auxiliaire au service ordinaire de la Marne.

M. Dutoit, conducteur auxiliaire au service municipal de Paris.

M. Pernot, conducteur auxiliaire au service municipal de Paris.

Ces avancements auront leur effet à dater du 1er janvier 1874.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *février* 1874. — M. Laporte, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Pyrénées, passe au service ordinaire de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Longueville, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Haute-Savoie, passe, dans le département de l'Aveyron, au service de construction du chemin de fer de Rodez à Millau.

Idem. — M. Autigeon, conducteur auxiliaire au service ordinaire des Basses-Pyrénées, passe, dans le département de l'Aveyron, au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac.

4 *février*. — M. Marchand, conducteur de 3e classe au service ordinaire de l'Indre, passe au service maritime de la Gironde.

6 *février*. — M. Laferté, conducteur de 4e classe au service des

ports de Saint-Malo et de Saint-Servan, passe au service de l'Algérie (département d'Oran).

6 février 1874. — M. Woisard, conducteur de 3e classe au service ordinaire des Alpes-Maritimes, est mis à la disposition du préfet des Hautes-Alpes pour diriger, comme agent-voyer en chef, le service vicinal de ce département. Il sera considéré comme étant en service détaché.

9 février. — M. Tournay, conducteur de 4e classe au service de la navigation de la Belgique vers Paris, dans le département de l'Aisne, passe au service municipal de la ville de Saint-Quentin. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Grimaud, conducteur de 2e classe au service ordinaire d'Indre-et-Loire, passe au service la navigation de l'Allier, dans le département du Puy-de-Dôme.

Idem. — M. Richard, conducteur auxiliaire au service ordinaire du département de la Loire, passe au service municipal de Saint-Étienne. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Hillereau, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Charente-Inférieure, passe au service de l'Algérie (département d'Alger).

10 février. — Est acceptée la démission de M. Férand, conducteur auxiliaire, au service ordinaire des Basses-Alpes.

Idem. — M. Rapin, conducteur de 2e classe en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans le département de la Dordogne, au service de construction du chemin de fer de Libourne à Bergerac.

Idem. — M. Perrin, conducteur auxiliaire au service de liquidation du canal des houillères de la Sarre, est attaché au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.

16 février. — M. Petit (Félix), conducteur de 4e classe au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle, passe au service ordinaire de la Haute-Marne.

Idem. — M. Rosaire, conducteur de 2e classe au service hydraulique de la Gironde, passe au service ordinaire des Ardennes.

Idem. — M. Lacoure, conducteur de 4e classe au service maritime du département du Nord, passe au service de la 2e section des wattringues du Pas-de-Calais. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. Bosselet, conducteur de 2e classe au service ordinaire de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire d'Eure-et-Loir.

19 février. — M. Dupuy, conducteur de 4e classe au service

ordinaire des Basses-Alpes, passe au service ordinaire des Basses-Pyrénées.

21 *février* 1874. — M. Barreyre, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Gironde, passe au service de la Corse.

Idem. — M. Filx, conducteur de 3e classe au service maritime de la Gironde, passe au service ordinaire des Hautes-Alpes.

Idem. — M. Granier, conducteur de 4e classe au service ordinaire de l'Aveyron, passe au service ordinaire des Basses-Alpes.

Idem. — M. Colombiès, conducteur auxiliaire au service ordinaire de l'Aveyron, passe au service ordinaire du Var.

23 *février.* — M. Perny, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Savoie, passe, dans le département de l'Aveyron, à la construction du chemin de fer de Mende à Séverac.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

9 *février* 1874. — M. Viallet conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Savoie, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Hugues, conducteur de 3e classe au service ordinaire des Bouches-du-Rhône, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Monthus, conducteur de 3e classe au service ordinaire de la Gironde, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

Idem. — M. Séverac, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département du Tarn, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

10 *février.* — M. Marsol, conducteur de 3e classe au service de la navigation de la Dordogne, dans le département de Tarn-et-Garonne, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

16 *février.* — M. Levallois, conducteur de 4e classe au service ordinaire d'Eure-et-Loir, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

5e RETRAITES.

		Dates d'exécution.
9 février 1874.	M. Renouf, conducteur de 2e classe, navigation de l'Allier (Puy-de-Dôme).	1er mars 1874.
10 février 1874.	M. Hoffmann, conducteur de 2e cl., canal de la Marne au Rhin (Meurthe-et-Moselle).	1er juillet 1874.
Idem.	M. Gourville, conducteur de 3e cl., service ordinaire des Côtes-du-Nord.	1er mars 1874.

		Dates d'exécution.
10 février 1874.	M. Becker, conducteur de 3e classe, au service municipal de Paris. .	1er janv. 1874.
16 février 1874.	M. Hédin, conducteur principal en disponibilité.	Idem.
18 février. 1874.	M. Ferran, conducteur de 2e classe au service ordinaire des Alpes-Maritimes.	1er mai 1874.
Idem.	M. Le Roux, conducteur principal au service ordinaire de Seine-et-Oise.	Idem.
Idem.	M. Godet, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du Loiret (M. Godet est nommé conducteur principal honoraire.	1er mars 1874.
20 février 1874.	M. Quérillac, conducteur de 3e cl., en disponibilité.	Idem.
21 février 1874.	M. Debrest, conducteur de 3e classe, Doubs, canal du Rhône au Rhin.	Idem.
Idem.	M. Monoury, conducteur de 2e cl., navigation de la Mayenne, Maine-et-Loire.	1er juillet 1874.
Idem.	M. Daudret, conducteur de 1re cl., Aisne, navigation de la Belgique vers Paris.	1er juin 1874.
Idem.	M. Balas, conducteur de 1re classe, service ordinaire du département du Lot.	1er mars 1874.
Idem.	M. Marion, conducteur de 1re classe, service ordinaire de la Charente-Inférieure.	1er mai 1874.
Idem.	M. Antheaume, conducteur de 2e cl., en disponibilité.	1er juin 1874.
Idem.	M. Bau, conducteur de 2e classe, en disponibilité.	1er avril 1874.
Idem.	M. Laborde, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur à Jonzac (M. Laborde est nommé sous-ingénieur honoraire).	Idem.

6e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Marchal, conducteur de 2e classe, Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin.	28 janv. 1874.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1873.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1872.			
15 juin.	Annexe à la loi du 15 juin 1872 relative à la concession de deux lignes de chemins de fer à la compagnie du Nord.	71	29
26 juillet.	Ouverture d'un crédit additionnel de 100.000 francs au ministre de l'instruction publique pour la détermination de la parallaxe du soleil.	5	1
20 déc.	Fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1873. (*Extraits*.).	6	2
21 déc.	Approbation d'un traité passé entre la ville de Paris et la compagnie parisienne d'éclairage par le gaz.	73	30
1873.			
20 févr.	Allocation d'une subvention à la compagnie du Médoc en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon (Gironde).	149	91
5 avril.	Ouverture de crédits sur l'exercice 1872; ministère des travaux publics.	237	135
17 juin.	Etablissement de nouvelles lignes de chemins de fer concédées à la compagnie de l'Est. — Déclaration d'utilité publique et approbation d'une convention passée avec cette compagnie.	441	212
24 juillet.	Emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer.	505	226

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873. 25 juillet.	Chemins vicinaux (modification apportée aux articles 1, 4, 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868 sur les).	447	213
26 juillet.	Amélioration du port de Honfleur.	448	214
26 juillet.	Chemin de fer d'Arles à la Tour-Saint-Louis.—Déclaration d'utilité publique; approbation de la convention. . . .	509	227
	DÉCRETS.		
1871. 25 janv.	Chemins de fer de la Vendée; approbation de la convention passée le 25 janvier 1871 et relative à la ligne de Bressuire à Tours.	228	128
1872. 17 mars.	Chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à Dives. — Déclaration d'utilité publique.	73	31
19 avril.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département d'Eure-et-Loir à la limite du département de la Sarthe (Loir-et-Cher). — Déclaration d'utilité publique.	150	92
3 juin.	Chemins de fer du Midi; agrandissement de la station d'Espondeilhan (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.	78	32
3 juin.	Chemins du fer du Midi; agrandissement de la station de Magalas (Hérault). — Déclaration d'utilité publique. .	79	33
3 juin.	Régularisation de la route départementale n° 12 (Gard).— Déclaration d'utilité publique.	79	34
6 juin.	Assainissement de la plaine de Mussidan (Dordogne). — Déclaration d'utilité publique.	80	35
6 juin.	Chemins de fer du Midi; agrandissement de la halte de Lézignan-la-Cèbe (Hérault). — Déclaration d'utilité publique.	80	36
6 juin.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; agrandissement de la gare de Culoz (Ain). — Déclaration d'utilité publique.	81	37
6 juin.	Chemins de fer d'intérêt local dans le département de l'Oise. — Déclaration d'utilité publique.	81	38
7 juin.	Distribution d'eau de la ville de Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne). — Déclaration d'utilité publique.	154	93
7 juin.	Distribution d'eau de la ville de Saint-Étienne (Loire); réservoir du Pas-du-Riot).—Déclaration d'utilité publique.	155	94
18 juin.	Voie ferrée à traction de chevaux entre la Teste et l'étang de Cuzeaux (Gironde); autorisation d'établissement. . .	241	137
2 juillet.	Réglementation d'irrigation dans sept communes du département de l'Isère.	83	39
2 juillet.	Autorisation accordée à plusieurs propriétaires de la commune de Nohèdes (Pyrénées-Orientales), réunis en association syndicale, de construire et d'exploiter un canal d'irrigation.	84	40
2 juillet.	Rectification de route nationale. — Déclaration d'utilité publique.	155	95
12 juillet.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	84	41

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872. 12 juillet.	Autorisation de substitution de la société anonyme des chemins de fer du Rhône à la compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay.	85	42
12 juillet.	Amélioration du ruisseau du Verderet à Grenoble (Isère). — Déclaration d'utilité publique.	87	43
12 juillet.	Construction d'une jetée dans la havre d'Omonville-la-Rogue (Manche). — Déclaration d'utilité publique.	87	44
12 juillet.	Établissement d'une gare de triage à Portes (Drôme). — Déclaration d'utilité publique.	88	45
12 juillet.	Reconstruction du Pont-Gayant à Fécamp (Seine-Inférieure).	88	46
12 juillet.	Établissement d'un port particulier pour la réception des pétroles; autorisation accordée au sieur Mallet.	89	47
20 juillet.	Raccordement de la route départementale n° 10 (Côtes-du-Nord) avec la route nationale n° 164. — Déclaration d'utilité publique.	90	48
20 juillet.	Rectification de la route départementale n° 3 (Seine-Inférieure). — Déclaration d'utilité publique.	90	49
20 juillet.	Rectification de la route nationale n° 112. — Déclaration d'utilité publique.	91	50
20 juillet.	Élargissement de la route nationale n° 157. — Déclaration d'utilité publique.	92	51
20 juillet.	Amélioration du Rhône entre le pont suspendu de Bourg-Saint-Andéol et le promontoire du Banc-Rouge. — Déclaration d'utilité publique.	92	52
5 août.	Irrigation des propriétés riveraines de l'Hozain dans les communes traversées par ce cours d'eau à partir du hameau des Bordes-Lantages (Aube).	8	3
5 août.	Est rapporté le décret du 31 octobre 1856 autorisant le sieur Bouchard à établir trois usines sur le canal d'irrigation dérivé de la rivière de Buech.	8	4
5 août.	Rectification de la route départementale n° 1 (Côtes-du-Nord). — Déclaration d'utilité publique.	93	53
5 août.	Rectification de la route nationale n° 2. — Déclaration d'utilité publique.	94	54
5 août.	Établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul. — Déclaration d'utilité publique.	156	96
8 août.	Réglementation d'usine; rivière du Rabodeau.	8	5
8 août.	Mise en adjudication du bail de l'exploitation des formes de radoub du bassin de l'Eure et du bassin de la Citadelle, au port du Havre.	94	55
15 août.	Port des Sables (Vendée); affectation de terrain pour le service de l'éclairage.	101	56
15 août.	Prise de possession de terrain (Pas-de-Calais); chemin de fer de Boulogne à Saint-Omer. — Déclaration d'urgence.	101	57
15 août.	Canal d'irrigation de Guillestre. — Déclaration d'utilité publique. — Association syndicale.	102	58

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1872. 19 août.	Prise de possession de terrains (Calvados); chemin de fer d'intérêt local d'Orbec à Lisieux. — Déclaration d'urgence.	102	59
27 août.	Distribution d'eau; Saint-Florent (Corse). — Déclaration d'utilité publique.	103	60
31 août.	Fonds de concours; ouverture de crédit; exercice 1872. .	9	6
2 sept.	Prise de possession de terrains (Calvados); chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à Châlons. — Déclaration d'urgence.	103	61
3 oct.	Chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais; annulation de concession.	103	62
3 oct.	Chemin de fer de Perpignan à Prades. — Prorogation du délai d'exécution.	104	63
3 oct.	Prise de possession de parcelles de terrain. — Déclaration d'urgence.	169	97
3 oct.	Chemin de fer d'intérêt local de Roye à la limite du département de l'Oise, vers Pont-Sainte-Maxence. — Déclaration d'utilité publique.	248	138
3 oct.	Établissement de la section du chemin de fer d'intérêt local de Bourg à Châlon-sur-Saône, située dans le département de Saône-et-Loire. — Déclaration d'utilité publique.	255	139
11 oct.	Pont du Moustier sur la Vézère; réduction du tarif. . .	169	98
17 oct.	Exercice 1872; report de crédits.	105	64
18 oct.	Bac de Proulieu, sur le Rhône (Ain); approbation de tarif.	107	65
25 oct.	Gouvernement civil de l'Algérie; ouverture de crédits supplémentaires.	109	66
6 nov.	Pont de Cubzac; construction d'un pont fixe en remplacement du pont suspendu.	172	99
6 nov.	Chemin de fer d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt (Meuse). — Déclaration d'utilité publique. . .	450	215
21 nov.	Ville de Paris; ouverture de rue. — Déclaration d'utilité publique.	119	69
25 nov.	Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	120	70
25 nov.	Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne (ancien réseau): approbation de travaux et de dépenses.	121	71
25 nov.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de travaux et de dépenses.	122	72
25 nov.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de travaux et de dépenses.	123	73
25 nov.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses. . .	124	74
25 nov.	Port de la Ciotat. — Autorisation accordée à la compagnie des Messageries maritimes d'ouvrir un chenal. .	125	75
25 nov.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	126	76

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872. 25 nov.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	127	77
25 nov.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	129	78
25 nov.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	130	79
25 nov.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	132	80
25 nov.	Fonds de concours; ouverture de crédit; exercice 1872; avant-port du Havre.	133	81
25 nov.	Rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées, n° 6, de Pau à Auch. — Déclaration d'utilité publique.	265	140
25 nov.	Rectification de la route nationale, n° 125, de Toulouse en Espagne. — Déclaration d'utilité publique.	265	141
25 nov.	Affectation de terrain domanial au département des travaux publics.	266	142
25 nov.	Chemin de fer du Nord; acquisition de terrains. — Déclaration d'utilité publique.	266	143
25 nov.	Canal Saint-Louis; construction d'une digue et d'un mur de quai. — Déclaration d'utilité publique.	266	144
4 déc.	Fonds de concours; ouverture de crédits; exercice 1872; bassin à flot du port de Bordeaux.	133	82
4 déc.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	134	83
4 déc.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	136	84
4 déc.	Construction d'une cale à Apigné (Ille-et-Vilaine). — Déclaration d'utilité publique.	267	145
4 déc.	Amélioration des marais de la Gachère (Vendée). — Déclaration d'utilité publique.	267	146
7 déc.	Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics.	12	7
15 déc.	Chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just. — Déclaration d'utilité publique.	601	290
20 déc.	Fonds de concours; ouverture de crédit sur l'exercice 1872; amélioration de la Moselle.	137	85
20 déc.	Autorisation relative à l'établissement d'un appareil de mâture.	463	216
21 déc.	Fixation du prix de vente de la poudre dynamite.	138	86
21 déc.	Fonds de concours; ouverture de crédit sur l'exercice 1872; bassin à flot du port de Bordeaux.	139	87
21 déc.	Rectification de la route départementale de l'Aube, n° 4, de Tonnerre à Nogent-sur-Seine. — Déclaration d'utilité publique.	268	147
21 déc.	Rectification de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 27, de Cierp en Espagne. — Déclaration d'utilité publique.	269	148
24 déc.	Modification du mode de jaugeage des navires de commerce prescrit par la loi du 12 nivôse an II.	139	88

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872. 31 déc.	Fixation de la valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, en 1873, du droit de timbre établi sur les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers. . .	172	100
1873. 9 janv.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de la convention concernant la ligne d'Étaimpuis à Motteville.	173	101
12 janv.	Chemin de fer d'intérêt local de Caen à Courseulles. — Déclaration d'utilité publique.	611	290
15 janv.	Chemin de fer d'intérêt local de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan. — Déclaration d'utilité publique.	466	217
16 janv.	Construction d'un pont métallique sur la Charente. — Déclaration d'utilité publique.	269	148
18 janv.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de travaux et de dépenses.	175	102
18 janv.	Chemins de fer du Midi (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses..	176	103
18 janv.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau), approbation de travaux et de dépenses.	177	104
18 janv.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (nouveau réseau); approbation de travaux et de dépenses.	178	105
18 janv.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	179	106
18 janv.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses..	180	107
18 janv.	Chemin de fer d'Orléans (nouveau réseau); approbation de travaux et de dépenses.	181	108
18 janv.	Fixation de la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1873. — (Approvisionnement de Paris.).	182	109
18 janv.	Chemin de fer d'intérêt local d'Avricourt à Cirey (Meurthe-et-Moselle; approbation de modifications au cahier des charges.	184	110
18 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre..	185	111
18 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour les travaux d'amélioration du port de Gravelines.	186	112
18 janv.	Établissement d'un service de touage sur chaîne noyée dans l'Yonne, de Montereau à Laroche, avec faculté d'étendre le service jusqu'à Auxerre.	186	113
18 janv.	Autorisation accordée au sieur Larmanjat de placer sur le chemin de halage du canal de Bourgogne, entre Laroche et Saint-Jean-de-Losne un rail pour la circulation de locomotives de son système appliquées au halage des bateaux.	191	114

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873. 18 janv.	Chemins de fer de l'Est; autorisation de l'emploi, sur les principales voies du réseau, de rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant.	199	115
18 janv.	Rectification de la route départementale de l'Hérault, n° 10, de Béziers à Bédarieux. — Déclaration d'utilité publique.	271	150
18 janv.	Prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12, de Seyssel à Châtillon. — Déclaration d'utilité publique.	272	151
18 janv.	Chemins de fer des Charentes; prise de possession de terrains; déclaration d'urgence.	272	152
18 janv.	Établissement du canal d'irrigation du Pla (Pyrénés-Orientales). — Déclaration d'utilité publique.	273	153
18 janv.	Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 3, de Besançon à Neufchâteau. — Déclaration d'utilité publique.	273	154
18 janv.	Rectification de la route départementale de l'Eure, n° 18, de Bernay à Lisieux. — Déclaration d'utilité publique.	274	155
18 janv.	Rectification de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 29, de Saint-Gaudens à Encausse. — Déclaration d'utilité publique.	274	156
18 janv.	Prolongement de route départementale.	479	218
18 janv.	Prolongement du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers. — Déclaration d'utilité publique.	616	292
20 janv.	Ouverture de crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par la compagnie du Nord pour l'exécution des travaux de construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples.	200	116
20 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par la compagnie du Midi pour les travaux de construction des chemins de fer de Foix à Tarascon et de Mende à Severac.	200	117
20 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer de la Vendée pour l'exécution des travaux de construction d'un bassin à flot au port des Sables-d'Olonne.	201	118
20 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle pour travaux de canalisation de la Moselle.	202	119
20 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour les travaux d'amélioration du port de Gravelines.	202	120
20 janv.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	203	121
20 janv.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	204	122

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873. 20 janv.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre.	205	123
20 janv.	Prise de possession de diverses parcelles de terrain. — Déclaration d'urgence.	331	175
20 janv.	Prise de possession de diverses parcelles de terrain. — Déclaration d'urgence.	333	176
20 janv.	Rectification de route départementale.	334	177
8 févr.	Chemin de fer de Perpignan à Prades (décision qui place sous séquestre le).	206	124
8 févr.	Fixation de la taxe de péage des marchandises qui emprunteront la voie ferrée établie sur les ponts de la Semoy.	275	157
10 févr.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1872; fonds de concours versés au trésor pour l'exécution de divers travaux publics.	208	125
10 févr.	Rectification de routes départementales.	480	219
10 févr.	Chemin de fer du Nord; agrandissement de la gare des marchandises de Pont-de-Briques.	480	220
10 févr.	Autorisation relative à l'établissement d'une cale de radoub.	481	221
10 févr.	Pont de la Porte-de-Sézanne; reconstruction.	520	228
10 févr.	Raccordement du canal de la Sauldre avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron. — Déclaration d'utilité publique.	520	229
13 févr.	Observatoires de Paris et de Montsouris.	276	158
21 févr.	Bac de Lestiac (Gironde); droits de péage; approbation du tarif.	276	159
25 févr.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	212	126
25 févr.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	213	127
25 févr.	Canal des Quatre-Cazals; répartition des dépenses d'entretien et de réparation.	521	230
25 févr.	Prises d'eau; autorisations.	521	231
18 mars.	Répartition entre les départements d'une somme de 210.000 francs pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	280	160
21 mars.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	281	161
21 mars.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	282	162
21 mars.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	283	163
21 mars.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	284	164
21 mars.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	286	165
21 mars.	Canal d'irrigation de Vernet-et-Pia; réorganisation du syndicat.	522	232

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873.			
21 mars.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; établissement d'une gare de marchandises à Maisons-Alfort. — Déclaration d'utilité publique.	522	233
21 mars.	Pont de Séchilienne (Isère); reconstruction.	522	234
21 mars.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; établissement d'une gare à marchandises à Milhaud. — Déclaration d'utilité publique.	523	235
22 mars.	Répartition entre les départements de la cinquième annuité pour l'achèvement des chemins vicinaux.	287	166
1er avril.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	292	167
1er avril.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	294	168
1er avril.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	295	169
1er avril.	Chemins de fer de l'Est (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	296	170
1er avril.	Fonds de concours; ouverture de crédit sur l'exercice 1873; canalisation de la Moselle (Meurthe-et-Moselle).	298	171
1er avril.	Service de touage sur chaîne noyée dans la Saône, entre Lyon et Saint-Symphorien; autorisation d'établissement.	299	172
1er avril.	Prises d'eau; autorisations diverses.	523	236
1er avril.	Route nationale, n° 24, de Paris à Lorient; rectification.— Déclaration d'utilité publique.	524	237
1er avril.	Route départementale n° 1 (Côtes-du-Nord; rectification. — Déclaration d'utilité publique.	525	238
1er avril.	Rectification de la route départementale n° 1 (Finistère).	626	293
1er avril.	Chemin de fer d'intérêt local de Cambrai à Gannes (Somme); urgence de prise de possession.	627	294
1er avril.	Affectation de terrains domaniaux au département des travaux publics (Meurthe-et-Moselle).	627	295
1er avril.	Élargissement de la rivière du Cosson (Loir-et-Cher). — Déclaration d'utilité publique.	627	296
1er avril.	Canal de la Marne au Rhin; alimentation. — Déclaration d'utilité publique.	628	297
1er avril.	Port de Carteret; digue. — Déclaration d'utilité publique.	628	298
1er avril.	Rectification de la route départementale n° 5 (Basses-Alpes).	629	299
1er avril.	Élargissement du pont de Bagnols (Gard).	629	300
1er avril.	Amélioration de la rivière la Lys (Nord). — Déclaration d'utilité publique.	630	301
5 avril.	Chemin de fer d'intérêt local de la limite du département de l'Eure à Rouen-Saint-Sever. — Déclaration d'utilité publique.	630	302
5 avril.	Chemin de fer d'intérêt local de Cognac à la limite du département de la Charente-Inférieure. — Déclaration d'utilité publique.	636	303

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873. 5 avril.	Chemin de fer d'intérêt local de Surgères à la limite du département de la Charente. — Déclaration d'utilité publique.	643	304
15 avril.	Réorganisation de l'École polytechnique.	334	178
24 avril.	Fonds de concours; ouverture de crédit, sur l'exercice 1872, pour l'exécution de divers travaux publics.	351	179
24 avril.	Prolongement de la route départementale n° 7 (Finistère).	647	305
2 mai.	Chemin de fer d'intérêt local d'Épehi à Cambrai. — Déclaration d'utilité publique.	648	306
6 mai.	Bac de Brieulles-sur-Meuse; approbation de tarif.	526	239
7 mai.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	355	180
7 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	356	181
7 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	357	182
7 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	358	183
7 mai.	Reconstruction du pont de Ris-Orangis, sur la Seine; approbation de conventions.	361	184
7 mai.	Usines; prises d'eau; autorisations diverses.	529	240
7 mai.	Usines; répartition de dépenses.	530	241
7 mai.	Prises d'eau; modifications.	530	242
7 mai.	Usines; règlement.	530	243
7 mai.	Marais de Boube et de Saint-Belmont; canal d'écoulement des eaux. — Déclaration d'utilité publique.	656	307
7 mai.	Chemin de fer d'Aulnoye à Anor (Nord); acquisition de terrains. — Déclaration d'utilité publique.	636	308
7 mai.	Chemin de fer de Dunkerque à Furnes (Nord); urgence de prise de possession de terrains.	657	309
7 mai.	Chemin de fer de Bergnette à Armentières (Nord); urgence de prise de possession de terrains.	657	310
18 mai.	Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics (M. Bérenger).	363	185
24 mai.	Chemin de fer de la Vendée; approbation du traité passé entre cette compagnie et celle du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, pour l'exploitation de cette dernière ligne.	531	244
25 mai.	Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics (M. Deseilligny).	363	186
28 mai.	Prises d'eau; autorisations diverses.	531	245
28 mai.	Canal d'irrigation du Haut-Échez; modification de périmètre.	532	246
28 mai.	Fixation de la cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1873. (Approvisionnement de Paris.).	532	247
28 mai.	Chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelise; approbation de modifications apportées au cahier des charges.	531	248

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873.			
28 mai.	Chemin de fer d'Orléans; délai accordé à cette compagnie pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation de la ligne de Limoges à Brives.	535	249
28 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	536	250
28 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	537	251
28 mai.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	538	252
28 mai.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	539	253
28 mai.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	540	254
28 mai.	Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (nouveau réseau); approbation de travaux et de dépenses.	541	255
28 mai.	Amélioration du Rhône (Gard et Bouches-du-Rhône). — Déclaration d'utilité publique.	657	311
28 mai.	Redressement de la Loue (Jura). — Déclaration d'utilité publique.	658	312
28 mai.	Agrandissement de la gare de Lunel (Hérault) (chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée). — Déclaration d'utilité publique.	659	313
28 mai.	Agrandissement de la gare de Montpellier (Hérault) (chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée). — Déclaration d'utilité publique.	659	314
28 mai.	Chemin de fer d'Arras à Étaples (Pas-de-Calais); affectation de terrains domaniaux.	660	315
4 juin.	Prise d'eau; autorisation.	542	256
4 juin.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de travaux et de dépenses.	543	257
4 juin.	Inondations de l'Adour; travaux de défense de la ville de Dax (Landes). — Déclaration d'utilité publique. . . .	660	316
4 juin.	Rectification de la route départementale, n° 1 (Finistère). — Déclaration d'utilité publique.	661	317
6 juin.	Fonds de concours; Algérie; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873 pour l'exécution de travaux d'amélioration de la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine.	544	258
11 juin.	Fonds de concours; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873 pour l'exécution des travaux du bassin à flot au port de Bordeaux.	545	259
11 juin.	Fonds de concours; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873 pour l'exécution de divers travaux publics. .	546	260
11 juin.	Chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge; nouveau délai accordé à cette compagnie pour l'exécution des travaux de cette ligne.	549	261
11 juin.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée; détermination du tracé du chemin de Givors à la Voulte; aux passages de Serrières, Tournon, Saint-Péray et la Voulte.	550	262
11 juin.	Prises d'eau; construction de barrage; autorisations. . .	551	263

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873. 11 juin.	Rectification et élargissement des routes nationales nos 1 et 29 (Pas-de-Calais); affectation de terrains domaniaux.	661	318
21 juin.	Prises d'eau; autorisations.	552	264
21 juin.	Chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à la limite du département de Maine-et-Loire; détermination des époques de payement de la subvention allouée à cette compagnie.	552	265
21 juin.	Fonds de concours; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873 pour l'exécution des travaux de l'avant-port du Havre.	553	266
21 juin.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	554	267
21 juin.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	555	268
25 juin.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (nouveau réseau); approbation de travaux et de dépenses.	557	269
25 juin.	Prolongement de la route départementale n° 13 (Seine). — Déclaration d'utilité publique.	662	319
25 juin.	Chemin de fer du Nord; établissement d'une gare dans la plaine Saint-Denis (Seine). — Déclaration d'utilité publique.	662	320
25 juin.	Rectification de la route départementale n° 20 (Basses-Pyrénées); prorogation de délai.	663	321
25 juin.	Rectification de la route départementale n° 8 (Saône-et-Loire). — Déclaration d'utilité publique.	663	322
25 juin.	Rectification de la route départementale n° 1 (Finistère). — Déclaration d'utilité publique.	664	323
25 juin.	Rectification de la route départementale n° 9 (Charente). — Déclaration d'utilité publique.	664	324
25 juin.	Construction d'un pont en maçonnerie sur le Tarn, à Truel (Aveyron).—Déclaration d'utilité publique; tarif.	665	325
28 juin.	Construction d'un pont fixe sur l'Aisne, à Pommiers. — Déclaration d'utilité publique; tarif.	667	326
2 juillet.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	558	270
7 juillet.	Chemins de fer de l'Est; approbation du traité passé entre cette compagnie et celle du chemin de fer d'intérêt local d'Epernay à Romilly pour l'exploitation de cette dernière ligne.	559	271
7 juillet.	Fonds de concours; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873 pour l'exécution de divers travaux publics. .	560	272
7 juillet.	Règlement d'usine; modification.	669	327
7 juillet.	Port de Trouville; construction d'un quai en maçonnerie. — Déclaration d'utilité publique.	669	328
7 juillet.	Prolongement de la route départementale, n° 9 (Alpes-Maritimes). — Déclaration d'utilité publique.	670	329
8 juillet.	Bac d'Évin-Malmaison (Pas-de-Calais); tarif.	671	330
12 juillet.	Construction d'un pont fixe sur la Marne, près Charly (Seine-et-Marne). — Déclaration d'utilité publique. . .	672	331

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873.			
12 juillet.	Autorisation de prise d'eau.	674	332
12 juillet.	Service de touage à établir sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans; mise en adjudication.	674	333
12 juillet.	Règlement d'usine; modification.	675	334
12 juillet.	Usine; retrait d'autorisation.	675	335
18 juillet.	Raccordement du chemin de fer de Lille à Béthune avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais; urgence de prise de possession.	675	336
23 juillet.	Chemin de fer de Béthune à Abbeville; urgence de prise de possession.	676	337
23 juillet.	Autorisation de prise d'eau.	676	338
25 juillet.	Construction de ponts à Paris; fixation de la part de dépense à la charge de l'État.	677	339
8 août.	Prise d'eau; retrait d'autorisation.	677	340
8 août.	Règlement d'usine.	677	341
8 août.	Chemin de fer de Gisors à la Voulte aux abords de Givors et de Condrieu; détermination du tracé.	678	342
8 août.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour l'exécution de divers travaux publics.	679	343
14 sept.	Chemins de fer; tarif pour le transport des céréales; autorisation de relever ces tarifs avant l'expiration du délai légal.	684	344
27 sept.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	684	345
30 sept.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour travaux d'amélioration de la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine.	686	346
10 oct.	Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	687	347
10 oct.	Chemins de fer de l'Ouest; approbation de travaux et de dépenses.	689	348
18 oct.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours; avant-port du Havre.	690	349
18 oct.	Chemin de fer du Nord (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	691	350
18 oct.	Chemins de fer de l'Est (ancien réseau); approbation de travaux et de dépenses.	694	351
18 oct.	Approbation des traités passés entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et deux sociétés de chemins de fer d'intérêt local, pour l'exploitation des lignes de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic, et de Nancy à Vézelise.	695	352
18 oct.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour l'entretien des routes thermales du parc et de la prise d'eau de Vichy.	696	353
18 oct.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour les travaux de construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.	697	354

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1873.			
28 oct.	Transport au budget du ministère de l'agriculture et du commerce d'une somme comprise dans les crédits alloués au budget du ministère des travaux publics pour l'exercice 1873 à titre de fonds de concours.	698	355
6 nov.	Règlement pour les écoles d'arts et métiers.	699	356
10 nov.	Modification du décret du 14 janvier 1865, en ce qui touche les cours d'eau situés dans le département de la Haute-Savoie sur lesquels la pêche est affermée au profit de l'État.	709	357
10 nov.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor pour les travaux d'amélioration du port de Dunkerque.	710	358
10 nov.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par le département de Meurthe-et-Moselle pour les travaux de canalisation de la Moselle.	711	359
11 nov.	Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873; fonds de concours versés au trésor par la compagnie du Nord pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Etaples.	712	360
11 nov.	Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne; approbation de travaux et de dépenses.	713	361
26 nov.	Nomination d'un nouveau ministre des travaux publics (M. le baron de Larcy).	715	362
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1871.			
14 août.	Cours d'eau non navigables; usine; règlement; abaissement du niveau de la retenue. — (Sieur Couillaud.). .	13	8
14 août.	Dommages; établissement d'une digue aux abords d'un pont; privation d'air et de lumière; difficultés d'accès sur les berges. — (Dame Tessier.).	16	9
14 août.	Grande voirie; routes; construction d'un mur sans autorisation; obstacle à l'écoulement des eaux; suppression ordonnée; décharge. — (Sieur Cottin.).	18	10
30 août.	Dommages; aqueduc construit par une ville; inondation et infiltration. — (Compagnie du canal du Midi.). . . .	22	11
26 sept.	Entrepreneurs; construction d'écluses; augmentation du prix de la main-d'œuvre; indemnité allouée. — (Sieur Colas.).	26	12
26 sept.	Amélioration du port de Thonon; entrepreneur. — (Sieur Masson.).	29	13
26 sept.	Décompte; rectification de la pente d'une route nationale. — (Sieur Dumas.).	35	14
26 sept.	Église; entrepreneur; architecte; responsabilité; défaut de surveillance; garantie. — (Sieur Bossan.).	38	15
6 oct.	Procédure; Conseil d'État; arrêté par défaut; pourvoi non recevable. — (Sieur Ambroise.).	43	16

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1871.			
21 oct.	Cours d'eau non navigables; curage. — (Conflit de la Gironde.)	44	17
11 déc.	Expropriation; fortifications de Paris; terrains non employés; refus de rétrocession; excès de pouvoirs. — (Sieur Ancelle.)	216	128
11 déc.	Entrepreneur; décomptes mensuels substitués au décompte général; chefs de réclamations non recevables; expertise. — (Sieur Barbouteau.)	219	129
11 déc.	Entrepreneurs; décompte; construction d'un clocher; ordre de substituer la pierre à la brique; intérêts; point de départ — (Sieur Dagory.)	221	130
11 déc.	Dommages; chemin de fer; obstacles à la circulation des eaux; inondation; rupture des digues; cas de force majeure. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.)	225	131
30 déc.	Entrepreneurs; augmentation notable des prix; demande en résiliation.	364	187
30 déc.	Entrepreneurs; travaux de construction d'une manufacture de tabacs; résiliation.	366	188
1872.			
10 janv.	Cours d'eau navigables; canal d'irrigation; association syndicale.	376	189
24 janv.	Chemins vicinaux; usurpation; chemin barré, labouré et ensemencé par ordre du maire.	378	190
24 janv.	Ponts à péage; concession rachetée; arbres plantés par le concessionnaire sur les levées.	380	191
24 janv.	Communes; entreprise de nettoiement et d'enlèvement des boues et immondices; caractère de marché de travaux publics.	383	192
24 janv.	Entrepreneurs; construction de route; décompte. — (Sieur Clet.)	385	193
24 janv.	Entrepreneurs; travaux ajournés et non encore commencés; demande en résiliation avec indemnité. — (Sieur Coursant.)	388	194
24 janv.	Dommages; abaissement du sol de la voie publique. — (Sieur Renault.)	392	195
24 janv.	Dommages; travaux de nivellement exécutés par une commune; mur écroulé. — (Ville de Cordes.)	394	196
24 janv.	Rivières navigables; établissement d'un port de stationnement. — (Sieur Faugier.)	396	197
29 janv.	Cours d'eau; irrigations; prise d'eau concédée par l'État. — (Sieur de Mesclop.)	398	198
9 févr.	Communes; traités pour l'éclairage au gaz; octrois. — (Compagnie du gaz d'Angers.)	401	199
9 févr.	Cours d'eau non navigables; curage et entretien; anciens règlements et usages anciens. — (Sieurs Cosnard-Desclosets et autres.)	404	200
9 févr.	Entrepreneurs; décompte; construction de bâtiments; ouvrages non prévus. — (Sieurs Perthuis et Sadout.)	413	201
9 févr.	Dommages; destruction de route par événement de force majeure. — (Sieur Giron.)	416	202

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872.			
15 févr.	Entrepreneurs; décompte; construction d'un hôtel de ville; demande d'indemnité. — (Sieur Bessay.).	713	362
6 mars.	Cours d'eau; dommages; prairies submergées; demande d'indemnité. — (Sieur Lagorce.).	716	363
6 mars.	Expropriation; rétrocession; parcelle non utilisée pour le travail en vue duquel elle a été expropriée. — (Demoiselle Jaumes.).	722	364
6 mars.	Entrepreneurs; décompte; construction de routes; ouvrages faits en bétons agglomérés. — (Sieur Coignet.). .	725	365
6 mars.	Entrepreneurs; décompte; port; construction d'une jetée. — (Sieur Mady.).	747	368
6 mars.	Carrière en exploitation; extraction; indemnité. — (Sieur Boucher d'Argis.).	753	369
13 mars.	Cours d'eau non navigables; usines; règlement subordonné au consentement de l'usinier supérieur; intérêt privé. — (Sieur Latrige.).	757	370
13 mars.	Cours d'eau non navigables; curage illégalement ordonné; dommage aux propriétés — (Héritiers Corbière.). . . .	760	371
13 mars.	Grande voirie; fleuves; délimitation; limites naturelles. — (Conflit de Tarn-et-Garonne.).	763	372
4 avril.	Communes; subventions spéciales; viabilité du chemin; mode de constatation. — (Sieur Renard.).	766	373
11 avril.	Décompte; expertise; désaccord des experts; absence de tierce-expertise. — (Sieur Flasselière.).	768	374
11 avril.	Occupation temporaire; extraction de sable; carrière en exploitation; détermination d'indemnité; expertise. — (Compagnie des chemins de fer du Midi.).	773	375
11 avril.	Dommages; débordement des eaux d'un égout; action du locataire contre le propriétaire. — (Sieur Hergault-Losinière.).	776	376
15 avril.	Patente; entrepreneur de travaux publics; travaux suspendus par ordre de l'administration; réclamation. — (Sieur Borrione.)	780	377
29 avril.	Procédure; Conseil d'État; pourvoi du ministre dans l'intérêt de la loi; non-recevabilité. — (Sieur Coulonges.).	782	378
11 mai.	Cours d'eau non navigables; curage; commission syndicale; taxe. — (Syndicat de la rivière d'Aisne.).	783	379
11 mai.	Entrepreneurs; décompte; construction de route; résiliation. — (Sieur Gonthier.).	785	380
11 mai.	Entrepreneurs; décompte; rectification de route; conditions générales du 25 août 1833. — (Sieurs Robert et consorts.).	791	381
11 mai.	Entrepreneurs; décompte; travaux de port; mémoire tardivement présenté. — (Sieur Moutet.).	799	382
11 mai.	Entrepreneurs; décompte; réclamation sur papier libre renouvelée sur timbre après l'expiration des délais; responsabilité. — (Sieur Fille.).	805	383

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1872. 11 mai.	Dommages; accident aux personnes; responsabilité; action en responsabilité contre la commune.—(Commune de l'Arbresle.)........................	806	384
11 mai.	Dommages; ville de Paris; abaissement du sol d'une rue; locataire; maisons meublées. — (Sieur Pellotier.)...	809	385
11 mai.	Chemins de fer; contravention de grande voirie; introduction de bestiaux sur la voie. — (Sieur Dudouet.)..	813	386
13 mai.	Dommages; extractions de matériaux; balastière établie pour la construction d'un chemin de fer.—(Dame veuve Ledoux.)........................	816	387
16 mai.	Chemins de fer: changement d'assiette d'une route nationale pour le passage de la voie ferrée. — (Ministre des finances contre la compagnie des chemins de fer de l'Est.)........................	818	388
16 mai.	Entrepreneurs; canal d'irrigation; syndicat; réception définitive; réparation de défectuosités ordonnée. — (Sieur Gerin.)........................	825	389
16 mai.	Entrepreneur; service de distribution d'eau; construction d'un bassin dans une promenade; détériorations; responsabilité. — (Héritiers Coiret.)...........	830	390
16 mai.	Dommages; ville de Paris; exhaussement de la voie publique; passage maintenu en contre-bas. — (Sieurs Labitte et Lefranc.)........................	833	391
16 mai.	Dommages, rupture d'un tuyau de conduite des eaux; action en responsabilité contre la ville; concessionnaire du service; mise en cause. — (Ville de Meaux.)....	836	392
16 mai.	Voirie (grande); bassin de retenue d'un port; empiétement; parcelles non payées; condamnation antérieure pour contravention de grande voirie. — (Sieur Reig-Arthaud.)........................	839	393
3 juin.	Algérie; entrepreneurs; prise de possession par l'administration avant réception opérée; malfaçons; fournitures refusées. — (Sieurs Martinetti et Maselli.)....	842	394
3 juin.	Dommages; chemin vicinal; abaissement du sol; difficultés d'accès à un magasin d'épiceries; rampe carrossable; escalier. — (Sieur Lemétayer.)...........	846	395
6 juin.	Voirie (grande); rivières navigables; usines; arrêtés préfectoraux modifiant le régime des eaux; excès de pouvoirs. — (Sieurs Roche et autres.)...........	848	396
19 juin.	Voirie (grande); route nationale; maison formant saillie; travail confortatif; suppression non ordonnée.—(Dame veuve Dezobry.)........................	851	397
4 juillet.	Extraction de matériaux; parcelles inondées; dommage; compétence administrative. — (Sieurs Cassan, Lebrun et Moisset.)........................	852	398
4 juillet.	Décompte; jetée d'un port; modification dans la forme du musoir. — (Sieur Lemière.)............	853	399

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS. des pages.	NUMÉROS. des articles.
1872. 4 juillet.	Décompte; remblais; prix unique pour remblais de toute provenance et de toute nature. — (Sieurs Tissier père et fils.).	855	400
4 juillet.	Décompte; amélioration de quais; maçonnerie spéciale pour les voûtes, prescrite par le devis et non prévue au bordereau des prix. — (Sieur Monet.).	857	401
4 juillet.	Entreprise; résiliation; droit à indemnité; expertise pour l'évaluer.—(Sieurs Escarraguel, Maublanc et Lesouple).	861	402
4 juillet.	Décompte; viaduc du chemin de fer de Ceinture.—(Sieur Watel.).	863	403
4 juillet.	Entrepreneur; construction de route; ordre de commencer les travaux; retard imputable à l'administration; indemnité. — (Sieur Agustinetty.).	866	404
4 juillet.	Dommage; exhaussement d'une route; usine; rampe d'accès à établir; bâtiments à refaire et bascule à rétablir. — (Héritiers Arnaud.).	870	405
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.		
	Chambre civile.		
1872. 10 juin.	Chemin de fer; entrepreneur; travaux; compétence. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Guinet.).	47	18
12 juin.	Chemin de fer; marchandises; grande vitesse; délais. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre Delignières.).	49	19
25 juin.	Chemin de fer; marchandises; petite vitesse; réseaux différents; délai. — (Compagnie de l'Est contre Henrion.)	51	20
25 juin.	Chemin de fer; grande vitesse; affiches. — (Compagnie de Lyon contre Chauvet.).	54	21
9 juillet.	Chemin de fer; commissionnaire; lettre de voiture; déficit constaté; responsabilité. — (Compagnie de Lyon contre Blanc.).	57	22
17 juillet.	Chemin de fer; transport de marchandises; délai.—(Compagnie du Nord contre le sieur Augé.).	59	23
29 juillet.	Chemin de fer; transport; tarif. — (Compagnie de Lyon contre les sieurs Hornet-Bouchet et compagnie.). . . .	60	24
6 août.	Servitude continue et apparente; caractère; conduite d'eau; action possessoire. — (Sieur Auffroy contre le sieur Chancerel.).	61	25
12 août.	Chemin de fer; lettre de voiture; déficit; responsabilité du voiturier. — (Sieur Cloches.).	420	203
6 nov.	Cours d'eau; délimitation; alluvion; action possessoire; autorité judiciaire; compétence. — (Dame Oinzille.). .	421	204
17 déc.	Servitude d'utilité publique; flottage; propriétés riveraines; exercice de la servitude. — (Sieur Gally contre les époux Chopard).	423	205

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872. 18 déc.	Chemin de fer; caisse des retraites; règlement; clauses; répétition des cotisations. — (Compagnie des chemins de fer de l'Est contre Lescail.).	425	206
31 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique; pourvoi; défaut de notification à quelques-unes des parties; formes de l'expropriation. — (Préfet de Vaucluse.). . .	427	207
1873. 8 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique; pourvoi; notification; validité; parcelles nouvelles à exproprier. — (Sieur Froment de Champlagarde.).	429	208
5 févr.	Compagnie de transport; perte de bagages non enregistrés; clause de non-responsabilité; validité. — (Dame Vinniet.).	432	209
11 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique; jurés; désignation; liste nouvelle; nullité des opérations.— (Sieur Thomas.).	434	210
5 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique; décision du jury; modification au jugement d'expropriation. — (Sieur Prosper Pascal.).	563	273
5 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique; délibération signée par un juré qui n'a pas assisté à tous les débats; nullité. — (Sieurs Singla et Gaizin.).	564	274
25 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique; magistrat directeur; avertissement donné au jury; excès de pouvoir. — (Sieurs Galtayries et Scudier.).	565	275
31 mars.	Entrepreneur; cessionnaires; contestations entre la ville et les cessionnaires; interprétation du traité administratif. — (Sieurs Bouzauquet et compagnie.).	567	276
2 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique; indemnité accordée au mari; l'expropriation prononcée contre une femme mariée doit être poursuivie contre cette femme assistée de son mari. — (Dame Loyer.).	571	277
2 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique; pourvoi; erreur sur la date de la décision attaquée; cassation. — (Sieur Charles et dame Caroline Granal.).	574	278
15 avril.	Compagnie de chemins de fer; transports; réquisition militaire; fautes; cas de force majeure; cassation.—(Sieur Petit Deschamps.).	576	279
29 avril.	Chemin de fer; marchandises transportées d'un réseau sur un autre; cahier des charges; délai.— (Compagnie de la Vendée et Auguste Sigogne.).	577	280
	Chambre criminelle.		
10 oct.	Jury; incompatibilité; fonctionnaire d'un service actif; préposés des ponts et chaussées et des finances; décret du 7 août 1848. — (Sieur François Amandin.).	62	26

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1872. 15 nov.	Voie publique; dépôt de matériaux sous les arcades d'un viaduc de chemin de fer; compétence du tribunal de police. — (Sieur l'Huillier.)	229	132
30 nov.	Voitures; passage sur le côté gauche d'une route; espace d'un mètre resté libre; excuses; relaxe. — (Sieur Jacques Braban.)	231	133
1873. 1er févr.	Carrières; pouvoir réglementaire; maire; écoulement des eaux; mesures préventives; contravention. — (Sieurs Jean-Pierre Sens et Barthélemy Rossy.)	578	281
6 févr.	Eaux; concession municipale; arrosage; usage domestique; absence de contravention. — (Sieur Auguste Bassy.)	581	282
28 mars.	Voirie; mur longeant un chemin vicinal; réparation sans autorisation. — (Sieur François Daclin.)	582	283
2 mai.	Chemin de fer; compartiment réservé aux dames, chef de gare autorisant des hommes à y prendre place. — (Sieur Bisetzky.)	583	284
24 mai.	Voirie; double contravention; compétence du juge de répression; déclaration d'incompétence. — (Sieur Bernadet.)	586	285
30 mai.	Voirie; construction longeant la voie publique; arrêté de réglementation; appréciation du juge. — (Sieur Francisque Frèrejean.)	588	286
30 mai.	Pêche; étang particulier; inondation; force majeure; droit de propriété subsistant. — (Sieur Jean Clémence.)	589	287
13 juin.	Grande voirie; canal de la Scarpe; régime des eaux; compétence des conseils de préfecture. — (Sieur Léonce de Rivière.)	591	288
	CIRCULAIRES.		
1872. 23 déc.	Comptes de tournée d'inspection.	63	27
	Idem. (Erratum).	140	89
1873. 10 mars.	Employés secondaires des ponts et chaussées; engagements volontaires d'un an.	110	67
14 juillet.	Restes à payer à la clôture des exercices; mesures à prendre pour en réduire le nombre.	305	173
7 août.	Plans d'alignements des traverses départementales.	482	222
12 août.	Listes des jurés d'expropriation.	486	223
12 août.	Chemins de fer (développement de la pensée du gouvernement au sujet des questions de). — (*Circulaire émanée du cabinet du ministre.*)	224	487
12 nov.	Police de la pêche fluviale; frais de prestation de serment; nouvelles instructions.	366	728

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	PERSONNEL.		
	Décorations; nominations; décisions diverses; disponibilité; congés illimités, retraites; décès :		
1873. Janvier et février.	. . . .	64	28
Février et mars.	. . . .	111	68
Mars et avril.	. . . .	141	90
Avr. et mai.	. . . .	233	134
Mai et juin.	. . . .	307	174
Juin et juil.	. . . .	436	211
Juill., août et septemb.	. . . .	494	275
Août, sept. et octobre.	. . . .	594	289
Oct., nov. et decemb. 1874. Janvier.	. . . .	730	367
Janv., févr. et mars.	. . . .	873	406

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A

ACCIDENT AUX PERSONNES. *Voir* Dommages.
ACTION POSSESSOIRE : Servitude continue et apparente. — Conduite d'eau, 61.
AGUSTINETTY, 866.
ALGÉRIE. *Voir* Entrepreneurs; Fonds de concours.
ALGÉRIE. Ouverture de crédits supplémentaires, 109.
ALLUVION. *Voir* Cours d'eau.
AMBROISE, 43.
ANCELLE, 216.
ANGERS (compagnie du gaz d'), 401.
APIGNÉ (construction d'une cale à), 267.
APPAREIL DE MATURE (établissement d'un). Autorisation, 463.
APPROVISIONNEMENT DE PARIS : Fixation de la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpentes, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1873, 182 et 532.
ARBRESLE (commune de l'), 806.
ARNAUD (héritiers), 870.
ARROSAGE. *Voir* Eaux.
ASSAINISSEMENT de la plaine de Mussidan (Dordogne). Déclaration d'utilité publique, 80.
AUGÉ, 59.
AVRICOURT (chemin de fer d'intérêt local d') à Cirey, 184.

B

BAC. Approbation de tarif :
(1) De Brieulles-sur-Meuse, 526.
(2) D'Evin-Malmaison (Pas-de-Calais), 671.
(3) De Lestiac (Gironde), 276.
(4) De Proulieu, sur le Rhône (Ain), 107.
BALASTIÈRE. *Voir* Extraction de matériaux.
BARBOUTEAU, 219.
BARRAGE ET PRISES D'EAU. Autorisations, 551.
BASSY (Auguste), 581.
BÉRENGER (nomination de M.) au poste de ministre des travaux publics, 363.
BERNADET, 586.
BESSAY, 713.
BÉTOURNÉ, 364.
BISETZKY, 583.
BLANC, 57.
BORDEAUX (ville de), 433, 139.
BORRIONE, 780.
BOSSAN, 38.
BOUCHARD, 8.
BOUCHER D'ARGIS, 753.
BOUES (enlèvement des). *Voir* Compétence, 383.
BOULLAND, 380.
BOURG (syndicat du canal de) à Digne, 376.
BOURG (chemin de fer d'intérêt local de) à Chalon-sur-Saône, 255.
BOUZAUQUET et compagnie, 567.
BRABAN (Jacques), 231.
BRESSUIRE A TOURS (chemin de fer de), 238.
BRIEULLES-SUR-MEUSE, 526.
BUDGET des travaux publics. Extraits du budget général pour l'exercice 1873, 6.
BUDGET du ministère de l'agriculture et du commerce. Transport à ce ministère d'une somme de 42.009f,92, comprise dans les crédits alloués au budget du ministère des travaux publics pour l'exercice 1873 à titre de fonds de concours, 696.
BUECH (rivière de), 8.

C

CALE DE RADOUB (établissement d'une). Autorisation, 481.
CALE (construction d'une) à Apigné

(Ille-et-Vilaine). Déclaration d'utilité publique, 267.
CANAL DU MIDI (compagnie du), 22.
CANAUX DE NAVIGATION :
(1) Déclaration d'utilité publique. — Canal Saint-Louis. Contruction d'une digue et d'un mur de quai (rive gauche du Rhône), 266. — Canal de la Marne au Rhin. Alimentation, 628.—Canal de la Sauldre. Raccordement avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron, 520.
(2) Canal de Bourgogne.—Autorisation de placer sur le chemin de halage de ce canal, entre Laroche et Saint-Jean-de-Losne, un rail pour la circulation de locomotives appliquées au halage des bateaux, 191.
(3) Canal de navigation. — L'infraction d'un arrêté préfectoral qui a fixé le niveau maximum et minimum en amont et en aval du canal de la Scarpe inférieure dépendant du domaine public constitue une contravention de grande voirie, de la compétence exclusive du conseil de préfecture. La compétence serait la même, conformément aux lois relatives au régime de la vallée de la Scarpe, en admettant même que l'arrêté auquel il a été contrevenu ait eu pour objet moins l'intérêt de la navigation et des berges du canal que la conservation des travaux de desséchement de la vallée, 591.
CANAUX D'IRRIGATION :
(1) Autorisation de construire et d'exploiter un canal d'irrigation et de dériver de la rivière de Nohèdes le volume d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal, commune de Nohèdes (Pyrénées-Orientales), 84.
(2) Déclaration d'utilité publique. Canal de Guillestre, 102. — Canal du Pia (Pyrénées-Orientales), 273.
(3) Réglementation de l'irrigation des propriétés riveraines du canal de l'Hozain, 8.
(4) Réorganisation de syndicat. Canal de Vernet et Pia, 522.
(5) Répartition des dépenses d'entretien et de réparation. Canal des Quatre-Cazals, 230.
(6) Une prise d'eau dans le canal de Lalinde (Dordogne) a été concédée par l'Etat pour alimenter une usine et arroser les terres, moyennant une redevance annuelle payable à l'Etat par le concessionnaire à partir de l'époque fixée pour la réception des travaux ou du procès-verbal de récolement, s'il a été dressé avant cette époque. Deux arrêtés préfectoraux ayant successivement prorogé les délais d'exécution des travaux, question de savoir si l'époque d'exigibilité de la première redevance a été prorogée par voie de conséquence. Décidé, par voie d'interprétation du décret de concession, que la redevance est devenue exigible à l'époque fixée par le décret pour l'achèvement des travaux quelles qu'aient été postérieurement les facilités accordées pour leur exécution, 398.
(7) Application de l'article 17, de la loi du 21 juin 1865, aux termes duquel nul propriétaire, compris dans une association syndicale, ne peut contester sa qualité d'associé, après le délai de quatre mois, à partir de la notification du premier rôle des taxes. Le recouvrement des taxes a lieu comme en matière de contributions directes : d'où il suit que les réclamations doivent être présentées dans les trois mois de la publication du rôle, 376.
CARRIÈRES. Écoulement des eaux. Les maires en Algérie, aussi bien que sur le continent, ont le droit de prendre, dans un intérêt de salubrité publique, des arrêtés relatifs à l'exploitation des carrières, et le juge de simple police ne peut refuser d'appliquer un règlement municipal enjoignant aux exploitants de carrières, lorsqu'ils pratiquent des excavations, de faire les travaux nécessaires pour l'écoulement des eaux. Les prescriptions de cette nature ayant un caractère préventif, le juge de simple police ne pourrait se fonder, pour prononcer le relaxe, sur ce que les carrières exploitées par les inculpés ne contenaient pas d'eaux stagnantes, 578.
CARRIÈRES EN EXPLOITATION. Lorsque des experts, nommés par le conseil de préfecture, sur la demande en indemnité formée par un propriétaire pour dépréciation et privation de jouissance de terrains occupés et fouillés pour des travaux de chemin de fer se sont bornés à évaluer le dommage causé, le propriétaire est recevable à soutenir ulté-

Carrières en exploitation (*suite*) : rieurement et au cours de l'instance que ses terrains devaient être considérés comme une carrière en exploitation et que l'indemnité à lui due devait être calculée d'après le prix courant des matériaux extraits. Dans le cas où un conseil de préfecture a, sur la demande du propriétaire qui soutient que les terrains fouillés doivent être considérés comme une carrière en exploitation, sans que d'ailleurs ce fait ait été établi par une expertise préalable, désigné des experts à l'effet d'apprécier la quantité et le prix courant des matériaux extraits. Il y a lieu, alors même que tous les moyens des parties auraient été réservés par le conseil de préfecture, quant à ce chef, d'étendre la mission des experts à l'examen de la question de savoir si les terrains dont il s'agit pouvaient être considérés, au moment de leur occupation, comme une carrière en exploitation, 713.

CASSAN, LEBRUN et MOISSET, 852.

CHAMBRES DE COMMERCE. *Voir* Fonds de concours.

CHAUVET, 54.

CHEMINS DE FER. *Voir* Gares. Compétence.

§ 1er. CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

I. CONSTRUCTION.

A. *Déclarations d'utilité publique Concessions. Adjudications.*

1° *Lois.*

— Nord. Concession à cette compagnie de chemins de fer : 1° d'une ligne de Monsoult à Amiens ; 2° d'une ligne de Cambrai à la frontière de Belgique, vers Dour, 71.

— Est. Etablissement de nouvelles lignes de chemins de fer concédées à cette compagnie. — Déclaration d'utilité publique et approbation. — Convention, 441.

— Médoc. Allocation d'une subvention à cette compagnie, en vue de l'achèvement du chemin de fer de Bordeaux au Verdon (Gironde), 149.

— Saint-Louis-du-Rhône. Chemin de fer d'Arles à la Tour-Saint-Louis. — Déclaration d'utilité publique. — Approbation de la convention, 509.

2° *Décrets.*

(1) Nord. Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire sur l'ancien réseau, 129, 130, 132, 134, 179, 180, 204, 212, 213, 284, 286, 294, 295, 356, 357, 358, 536, 537, 538, 555 et 689. — (Compagnie du). *Voir* Fonds de concours. — Chemin de fer d'Aulnoye à Anor (Nord) — Acquisition de terrains, 656. — Acquisition de terrains, 266. — Agrandissement de la gare des marchandises de Pont-de-Briques, 480. — Etablissement d'une gare dans la plaine Saint-Denis (Seine), 662. — Chemin de fer d'Arras à Etaples (Pas-de-Calais). — Affectation de terrains domaniaux, 660. — Chemin de fer de Béthune à Abbeville. — Urgence de prise de possession, 676.

(2) Est. Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire sur l'ancien réseau, 296 et 692. — Approbation des traités passés entre cette compagnie de chemins de fer et deux sociétés de chemins de fer d'intérêt local, pour l'exploitation des lignes de Nancy à la frontière, vers Château-Salins et Vic, et de Nancy à Vézelise, 693. — Approbation du traité passé entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et celle du chemin de fer d'intérêt local d'Epernay à Romilly, pour l'exploitation de cette dernière ligne, 559. — Autorisation accordée à cette compagnie de chemin de fer d'employer sur les voies principales de son réseau des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, 199.

(3) Ouest. Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire sur les deux réseaux, 122, 123, 175, 543 et 687. — Approbation de la convention passée, le 9 janvier 1873, entre le ministre des travaux publics et cette compagnie de chemins de fer pour la concession d'un chemin de fer partant de la ligne de Rouen à Dieppe, à ou près Etaimpuis, et aboutissant à celle

de Rouen au Havre, à ou près Motteville, 173.
(4) Orléans. Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire sur l'ancien réseau, 181. — Raccordement du canal de la Sauldre avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron, 520. — Prises de possession de plusieurs parcelles de terrains non bâties. — Déclaration d'urgence, 333. — Délai accordé à cette compagnie pour l'exécution des travaux et la mise en exploitation de la ligne de Limoges à Brives, 535.
(5) Paris-Lyon-Méditerranée. Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire, savoir : 1° sur l'ancien réseau, 84, 124, 126, 127, 136, 177, 203, 281, 282, 283, 292, 355, 539, 540, 554, 558 et 684; 2° sur le nouveau réseau, 178, 541 et 557. — Agrandissement de la gare de Culoz (Ain), 81. — Etablissement d'une gare de triage à Portes (Drôme), 88. — Agrandissement de la gare de Montpellier (Hérault), 659. — Agrandissement de la gare de Lunel (Hérault), 659. — Etablissement d'une gare de marchandises à Milhaud. — Déplacement de la gare des voyageurs, 523. — Etablissement d'une gare de marchandises à Maisons-Alfort, 522. — Ligne de Givors à la Voulte aux abords de Gisors et de Condrieu. — Détermination du tracé, 678. — Détermination du tracé du chemin de fer de Givors à la Voulte, aux passages de Serrières, Tournon, Saint-Péray et la Voulte, 550.
(6) Midi. *Voir* Fonds de concours. — Approbation de travaux à exécuter et de dépenses à faire sur l'ancien réseau, 120, 121, 176 et 711. — Agrandissement de la station d'Espondeilhan (Hérault), 78. — Agrandissement de la station de Magalas (Hérault), 79. — Agrandissement de la halte de Lézignan-la-Cèbe (Hérault), 80.
(7) Bressuire à Tours. Approbation de la convention passée avec la compagnie des chemins de fer de la Vendée, 238.
(8) Charentes. Prise de possession de parcelles de terrain non bâties. — Déclaration d'urgence, 169, 272 et 333.
(9) Dunkerque à Furnes. Nouveau délai accordé à cette compagnie pour l'exécution des travaux de cette ligne, 549. — Urgence de prise de possession de terrains, 637.
(10) Lille à Béthune. Raccordement de ce chemin de fer avec la ligne des houillères du Pas-de-Calais. — Urgence de prise de possession, 675.
(11) Nord-Est. Prise de possession de terrains (Pas-de-Calais). — Déclaration d'urgence, 101. — D'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais. — Annulation de concession, 103. — Chemin de fer de Berguette à Armentières (Nord). — Urgence de prise de possession de terrains, 657.
(12) Orléans à Châlons-sur-Marne. — Prise de possession de terrains (Marne). — Déclaration d'urgence, 103.
(13) Perpignan à Prades. — Prorogation du délai d'exécution, 104. — Séquestre, 206.
(14) Rhône. Autorisation de substitution de la Société anonyme des chemins de fer du Rhône aux droits comme aux obligations de l'ancienne compagnie du chemin de fer de la Croix-Rousse à Sathonay, 85.
(15) Vendée. Approbation du traité passé entre cette compagnie et la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Poitiers à Saumur, pour l'exploitation de cette dernière ligne, 531. — Approbation de la convention passée, le 25 janvier 1871, avec la compagnie des chemins de fer de la Vendée, et relative au chemin de fer de Bressuire à Tours, 238. *Voir* Fonds de concours.

II. EXPLOITATION.

B. *Transports.*

a. *Tarifs.*

(1) Transport des céréales. — Autorisation de relever ces tarifs avant l'expiration du délai légal, 684.
(2) Marchandises. — Tarif. — Le tarif de la compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon, spécial à des verreries expédiées en vrac, c'est-à-dire à découvert, ne peut s'appli-

Chemins de fer (*suite*) :
quer aux verreries expédiées en caisse sous l'énonciation *verreries communes*, alors surtout qu'il n'est pas même allégué que les caisses ne contenaient que des objets sou mis à l'application du tarif spécial, 60.

β. *Délais, avaries.*

(1) Marchandises. — Délais. — Les trains de voyageurs dont les expéditeurs de denrées à grande vitesse peuvent réclamer l'usage, aux termes des articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, sont ceux mentionnés aux affiches placées dans les stations conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, indiquant les ordres de service approuvés par l'autorité supérieure, 54.

(2) Marchandises — Délais. — Lorsque, pour le transport à petite vitesse de marchandises, la compagnie à laquelle la marchandise a été remise, et qui a été seule chargée du transport, doit emprunter à l'issue de sa ligne le réseau d'une autre compagnie, la durée du transport se calcule en ajoutant les délais auxquels la première compagnie a droit en vertu de tarifs spéciaux à ceux que la seconde compagnie, qui n'a pas de tarifs spéciaux, doit observer. Peu importe que la première n'ait pas usé, pour le transport effectué sur son réseau, de la totalité du délai auquel elle avait droit, 51.

(3) Marchandises. — Délai. — Les délais de transport sur les chemins de fer étant établis par des arrêtés ministériels ayant force de loi, que nul n'est censé ignorer, l'expéditeur ne peut légalement prétendre avoir été induit en erreur sur les conditions du transport par un renseignement émané d'un employé de la compagnie, 59.

(4) Marchandises. — Délais. — Les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 pour l'expédition des marchandises à grande vitesse sont obligatoires pour les expéditeurs comme pour les compagnies de chemin de fer, qui ne peuvent se départir expressément ni tacitement des délais réglementaires, 49.

(5) Marchandises. — Délai. — Est générale et sans exception la disposition du cahier des charges d'une compagnie de chemin de fer qui accorde à cette compagnie, pour faire passer d'un réseau sur un autre des marchandises qui doivent être transportées en grande vitesse et sans solution de continuité, un délai de trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura amenées au point de jonction. — Cette disposition est applicable même au cas où, pour ne pas avoir à dépoter les colis, la compagnie envoie au point de jonction les wagons qui les contiennent et un employé chargé de les enregistrer, 577.

γ. *Camionnage.*

(1) Responsabilité. — Le commissionnaire intermédiaire qui, en recevant la marchandise, fait constater le déficit sur le poids indiqué par la lettre de voiture, n'est pas responsable de ce déficit envers le destinataire, lorsqu'il est établi que ce déficit existait avant la remise de la marchandise au commissionnaire intermédiaire, 57.

(2) Aux termes des articles 101 et 102 du Code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier; elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter. — Lorsqu'une lettre de voiture exprime seulement le poids de la marchandise à transporter, et qu'un déficit imputable au voiturier se produit, ce déficit ne peut être calculé par le juge que sur le poids et non sur la contenance, 420.

—

C. *Dommages.*

Dommages-intérêts demandés contre la compagnie. Recours du ministre des travaux publics contre un arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé un particulier des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir laissé les bestiaux s'introduire sur la voie ferrée. — Rejet à raison du temps écoulé depuis la contravention et annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué au fond, alors que la prescription était acquise au contrevenant, par application de l'article 640 du Code

d'instruction criminelle. — Un particulier renvoyé des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui par les agents d'un compagnie de chemin de fer n'est pas fondé à demander que la compagnie soit condamnée aux dépens et à des dommages-intérêts à raison des démarches et frais qu'il a dû faire pour sa défense.

D. *Divers.*

(1) Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de poursuivre la répression des contraventions de grande voirie commises sur les chemins de fer, d'où il résulte que la compagnie n'étant pas en cause devant le conseil de préfecture ne peut être condamnée à des dommages-intérêts ou aux dépens, 813.

(2) 1° Le fait par un chef de gare d'avoir autorisé des hommes à monter dans un compartiment réservé aux dames seules ne constitue aucune contravention; en cas de peine indûment prononcée, la cour de cassation doit annuler sans renvoi. 2° Mais le fait d'avoir enlevé la plaque constatant la réserve du compartiment pour les dames seules constitue une contravention distincte, qui peut être relevée sans violer la règle *non bis in idem*, 583.

(3) Caisse des retraites. — La disposition du règlement de la caisse des retraites de la compagnie de l'Est, qui prive l'employé révoqué de tout droit à la répétition des cotisations par lui versées à ladite caisse, est licite et obligatoire. Les tribunaux doivent en ordonner l'exécution, quelle que soit la cause de la révocation de l'employé, 425.

(4) Compagnie de chemin de fer. — Réquisition militaire. — Le fait, par un chef de gare, d'avoir indiqué à l'administration militaire l'existence, dans une gare, de wagons de denrées et d'avoir ainsi donné lieu à leur réquisition, alors qu'il était interrogé seulement sur des quantités d'autres approvisionnements retenus dans la gare, ne présente pas les caractères juridiques de la faute prévue par les articles 1382 et 1383 du Code civil. En conséquence, la compagnie, ayant subi un cas de force majeure, est recevable à invoquer le bénéfice de l'article 103 du Code de commerce, 576.

(5) Echange fait par la compagnie entre les terrains à acquérir et les terrains abandonnés. — Le prix de parcelles de routes nationales délaissées par suite de déviation rendue nécessaire par la construction d'un chemin de fer appartient-il à l'Etat ou à la compagnie du chemin de fer qui, en vertu d'une clause du cahier des charges, se trouve substituée aux droits et aux obligations de l'Etat pour l'exécution des travaux dépendant de la concession? — Non résolu par l'arrêt.

---

§ 2. CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

1° *Déclarations d'utilité publique.*

(1) De Bourg (section de) à Châlon-sur-Saône située dans le département de Saône-et-Loire, 255.
(2) De Caen à Courseulles, 611.
(3) De Cognac à la limite du département de la Charente-Inférieure, vers Surgères, 643.
(4) D'Épehi à Cambrai, 648.
(5) De la limite du département de l'Eure, vers Montaure, au quai rive gauche de la Seine, à Rouen-Saint-Sever, par Grand-Couronne, 630.
(6) De Lagny aux carrières de Neufmoutiers. — Prolongement de Villeneuve-le-Comte à la gare de Mortcerf, sur la ligne de Coulommiers à Gretz, 616.
(7) De Loir-et-Cher. — Chemin de fer d'intérêt local qui, partant de la limite du département d'Eure-et-Loir, vers Brou, aboutira à la limite du département de la Sarthe, dans la direction de Saint-Calais, 150.
(8) De Lyon au faubourg Saint-Just, 601.
(9) De Mézidon à Dives, 73.
(10) De Nançois-le-Petit à Gondrecourt (Meuse), 450.
(11) De Nantes à Paimbœuf, à Pornic et à Machecoul, 156.
(12) Dans le département de l'Oise, 81.
(13) De Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan, 466.

Chemins de fer d'intérêt local (*suite*) :

(14) De Roye à la limite du département de l'Oise, vers Pont-Sainte-Maxence, 248.

(15) De Surgères à la limite du département de la Charente, vers Cognac, 636.

2° *Prise de possession de terrains.*

(1) D'Orbec à Lisieux (Calvados). — Déclaration d'urgence, 102.

(2) Cambrai à Gannes (Somme). — Urgence de prise de possession, 627.

3° *Modifications au cahier des charges.*

(1) Avricourt à Cirey. — Approbation de modifications au cahier des charges de ce chemin de fer, 184.

(2) Nancy à Vézelise. — Approbation de modifications au cahier des charges de ce chemin de fer d'intérêt local, 534.

4° *Divers.*

(1) De Poitiers à Saumur. — Détermination des époques auxquelles auront lieu les payements de la subvention allouée à cette compagnie à la limite du département de Maine-et-Loire, dans la direction de Saumur, 552. *Voir* Chemins de fer de la Vendée, 531.

(2) Approbations de traités. — Épernay à Romilly. Voir Chemin de fer de l'Est, 559. — Nancy à Château-Salins et Vic, et Nancy à Vézelize. Voir Chemin de fer de l'Est, 693.

CHEMINS RURAUX. Subventions spéciales. Argument tiré contre la viabilité des chemins de ce que le maire n'aurait pas dressé le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité dans la commune, ainsi que l'exigeait un arrêté du préfet. —Rejet : la loi de 1835 ne prescrit aucun mode spécial de constatation au début de l'année : il résulte de l'instruction que les chemins étaient en état de viabilité et que des dégradations extraordinaires y ont été occasionnées par le transport des fontes, 766.

CHEMINS VICINAUX :

(1) (loi du 11 juillet 1868 sur les). — Modification des articles 1, 4, 6 et 7, 447.

(2) Répartition, entre les départements, de la cinquième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux, 287. — Répartition, entre les départements, de la somme de 210.000 francs, formant le complément de la cinquième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, 280.

(3) Usurpation. — *Compétence.* — Plusieurs particuliers ont saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire reconnaître et réprimer l'usurpation qu'ils soutiennent avoir été commise sur un chemin vicinal par le maire en faisant barrer, labourer et ensemencer le dit chemin non régulièrement déclassé et par les tiers qui ont exécuté ses ordres relatifs au labourage et à l'ensemencement. — Le conseil de préfecture n'était pas compétent pour statuer sur l'instance ainsi engagée. — Les faits allégués et qualifiés constitueraient une contravention ; le conseil de préfecture n'aurait été compétent pour constater l'usurpation constitutive de cette contravention que s'il avait été saisi par l'administration sur un procès-verbal régulier. C'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande comme non recevable. — Loi du 9 ventôse an XIII ; Code d'instruction criminelle, articles 9, 10, 11, 16 ; loi du 21 mai 1836 et du 18 juillet 1837, 378.

CHOPARD (Gally contre les époux), 423.

CHUCHES, 420.

CIRCULAIRES :

(1) Comptes de tournées d'inspection, 63, 140.

(2) Employés secondaires des ponts et chaussées ; engagements volontaires d'un an, 110.

(3) Restes à payer à la clôture des exercices ; mesures à prendre pour en réduire le nombre, 305.

(4) Plans d'alignements des traverses départementales, 482.

(5) Listes des jurés en matière d'expropriation, 486.
(6) Chemins de fer (développement de la pensée du gouvernement au sujet des questions de), 487.
(7) Police de la pêche fluviale; frais de prestation de serment; nouvelles instructions, 728.
CLÉMENCE (Jean), 589.
CLET, 385.
COIGNET, 725.
COIRET (héritiers), 830.
COLAS, 26.
COMPAGNIE parisienne d'éclairage par le gaz. — Approbation d'un traité passé entre la ville de Paris et cette compagnie, 73.
COMPÉTENCE. *Voir* Dommages; Cours d'eau non navigables; Canaux de navigation; Entrepreneur; Extraction de matériaux; Voirie; Voie publique.
(1) C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur la contestation qui s'élève entre l'administration des domaines et une compagnie de chemin de fer au sujet du prix de parcelles de routes nationales délaissées par suite de déviation opérée par la compagnie, alors que celle-ci invoque exclusivement à l'appui de son droit les dispositions du cahier des charges. — (Le débat ne portant que sur le sens et l'exécution du cahier des charges, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré compétent pour en connaître, aux termes de l'article 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII et de l'article 69 du cahier des charges), 818.
(2) Conflit négatif. — Une compagnie concessionnaire de canaux à charge de desséchement de marais, a, — par l'établissement de barrages sur des fossés d'écoulement, pour l'irrigation de terrains qui lui appartiennent ou qui ont été cédés par elle, — submergé les prairies d'un propriétaire qui, à raison du préjudice qu'il a éprouvé, réclame une indemnité : — le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur cette demande. — (Les ouvrages qui ont causé le dommage ont été faits, non pas dans l'intérêt du desséchement des marais concédés par l'État, mais dans l'intérêt privé de la compagnie, et constituent, non pas des travaux publics dans le sens de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais des travaux privés exécutés sur un ouvrage public; — on objecterait vainement, pour soutenir qu'il s'agit de travaux publics, que l'administration peut, en vertu des pouvoirs de police qu'elle tient de l'article 27 de la loi du 16 septembre 1807, ordonner la suppression ou la modification de ces ouvrages, au cas où ils compromettraient l'œuvre du desséchement : — il ne résulte pas de cette règle que la juridiction administrative soit compétente pour statuer sur les difficultés d'intérêt privé, que l'existence de ces ouvrages peut faire naître entre la compagnie et les tiers.) — D'où il suit que, le conseil de préfecture s'étant avec raison déclaré incompétent pour statuer sur la contestation, il y a lieu, pour vider le conflit négatif qui résulte de cette déclaration et d'un jugement d'incompétence antérieurement émané d'un tribunal, — d'annuler ce dernier jugement. — Est condamné à supporter la moitié des dépens une partie qui, bien qu'ayant obtenu gain de cause devant le Conseil d'État (en soulevant l'incompétence de la juridiction administrative), a d'abord, devant le tribunal civil, opposé à tort l'incompétence de l'autorité judiciaire, 716.
(3) Le marché fait par une compagnie de chemin de fer avec un entrepreneur pour l'exécution de travaux de charpente, dans un bâtiment construit par cette compagnie pour ses bureaux, est un engagement entre commerçants, et la demande de l'entrepreneur en payement du prix de ces travaux est de la compétence du tribunal de commerce, 47.
(4) Un traité intervenu entre une commune et des particuliers pour le nettoiement des rues et l'enlèvement des boues et immondices avec partage des bénéfices ou des pertes résultant de la différence entre le produit de la vente et les frais de service, doit être considéré comme un marché de travaux publics, donnant lieu, en cas de litige relatif au sens et à l'exécution des clauses, à

Compétence (*suite*) :
la compétence du conseil de préfecture, 383.
(5) La demande formée par le concessionnaire d'un pont, qui a été racheté par l'État, tendant à faire déclarer que ce concessionnaire n'était pas tenu par son cahier des charges de planter des arbres sur les levées formant les abords du pont, que, par suite, le rachat n'avait pu avoir pour effet de lui enlever la propriété des dits arbres, rentre dans la compétence du conseil de préfecture. — Cette demande nécessite l'examen des conditions de la concession et des conséquences de son rachat : dès lors, il s'agit d'une contestation relative à l'exécution d'un marché de travaux publics. — Article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — L'affaire est renvoyée devant le conseil de préfecture, 380.
(6) Les tribunaux ordinaires ne sont point compétents pour statuer sur une contestation élevée entre une ville et les cessionnaires d'un entrepreneur de travaux publics au sujet du payement des sommes cédées, si, pour régler les droits des cessionnaires vis-à-vis de la ville, il y a lieu d'interpréter les clauses du traité relatif aux travaux publics dont le prix a été cédé par l'entrepreneur et fait l'objet du litige. — L'autorité administrative a également compétence exclusive pour apprécier si certains travaux effectués par la ville en exécution du traité, faute par l'entrepreneur de les avoir exécutés, l'ont été en dehors de ceux dont celui-ci était chargé par le traité originaire, 567.
(7) Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'action dirigée par un entrepreneur de travaux communaux contre une commune à l'effet d'être garanti par elle des condamnations qui ont été prononcées contre lui au profit de la victime d'un accident causé par ces travaux. — (Pour apprécier la responsabilité de l'administration municipale, il est nécessaire de reconnaître les conditions auxquelles l'arrêté du préfet avait subordonné l'autorisation accordée à la commune de faire exécuter les travaux, soit de déterminer la nature et l'étendue du contrat intervenu entre la commune et l'entrepreneur, soit d'apprécier le sens des ordres donnés à ce dernier par le maire, et ces difficultés rentrent dans celles dont l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance à la juridiction administrative, 906.
CONCESSIONNAIRE. *Voir* Compétence.
CONFLIT. *Voir* Dommages; Compétence.
— de la Gironde, 44.
— de Tarn-et-Garonne, 762.
CONTRAVENTIONS. *Voir* Carrière; Domaine public; Eau.
CORBIÈRE (héritiers), 760.
CORDES (ville de), 394.
COSNARD-DESCLOSETS et autres, 404.
COTTIN, 18.
COUILLAUD, 13.
COULLONGES, 782.
COURSANT, 388.

COURS D'EAU :
(1) Amélioration du ruisseau de Verderet à Grenoble (Isère). — Déclaration d'utilité publique, 87.
(2) Élargissement du Cosson (Loir-et-Cher). — Déclaration d'utilité publique, 627.
(3) Redressement de la Loue (Jura). — Déclaration d'utilité publique, 658.
(4) Modification du décret de 1865, en ce qui touche les cours d'eau situés dans le département de la Haute-Savoie sur lesquels la pêche est affermée au profit de l'État, 707.
(5) Compétence. — S'il appartient à l'autorité administrative de déterminer les limites des fleuves ou rivières navigables, les tribunaux civils sont compétents pour connaître des questions de propriété ou de possession annale que les propriétaires riverains peuvent soulever à l'occasion des terrains d'alluvion compris dans la délimitation. Ils doivent toutefois se borner à reconnaître et déclarer le droit de propriété ou de possession annale, et c'est à l'autorité administrative que les propriétaires doivent s'adresser pour obtenir le redressement de l'arrêté de délimitation ou une indemnité d'expropriation, 421.
(6) Compétence. — Un propriétaire riverain de la Garonne actionne l'État représenté par le préfet à l'effet de faire délimiter le lit de la Garonne et d'obtenir une indemnité repré-

sentative de la valeur des terrains qui auraient été compris dans le lit administratif du fleuve délimité par le préfet, et qui, ne faisant pas partie de son lit naturel, appartiendrait au demandeur en vertu de l'article 556 du Code civil. — L'autorité judiciaire est incompétente pour reviser la délimitation administrative aussi bien au point de vue d'une indemnité à accorder aux riverains, qu'au point de vue de la possession. — Les préfets n'ayant, en vertu de la loi du 20 décembre 1789-10 janvier 1790, d'autre pouvoir que celui de reconnaître et déclarer les limites naturelles du cours d'eau, aucune parcelle de terrain situé en dehors de ces limites ne saurait, même sous la réserve d'une indemnité, être comprise par délimitation administrative dans le lit du cours d'eau sans qu'il en résultât un excès de pouvoirs ouvrant aux intéressés le recours autorisé par la loi. Les dispositions, qui consacrent et circonscrivent tout à la fois le droit de l'administration, sont exclusives de la compétence judiciaire. — Après un jugement qui rejette l'exception d'incompétence soulevée par le préfet, réserve le fond et se borne à prononcer un sursis, le préfet a pris, sur instruction nouvelle, un second arrêté de délimitation confirmant la délimitation déjà existante. — Ce fait, loin de mettre fin au litige, a été suivi d'un autre jugement nommant des experts et d'un arrêt de la cour d'appel, ayant également le caractère interlocutoire et laissant le fond non tranché. — Decidé que dans ces conditions, le préfet était recevable à soulever la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 8 de l'ordonnance de 1828, 763.

COURS D'EAU NON NAVIGABLES. *Voir* Règlement d'usines ; Pouvoirs (excès de) ; Servitudes; Compétence.

(1) Curage. Lorsque les propriétaires intéressés au curage d'un cours d'eau non navigable ont été constitués en association syndicale par un simple arrêté préfectoral, le préfet ne peut pas, sans excéder la limite de ses pouvoirs, autoriser le syndicat à exécuter des travaux ayant pour objet l'endiguement, le redressement et l'élargissement du cours d'eau, et à faire contribuer les propriétaires riverains à la dépense, alors que ceux-ci n'ont pas préalablement consenti à la supporter. — En l'absence d'un règlement d'administration publique prescrivant ces travaux, et à défaut d'accord préalable des intéressés, le préfet ne peut autoriser le syndicat à faire d'autres travaux que ceux de curage et de simple entretien, 404.

(2) Curage. Fixation du chiffre des indemnités dues par l'Etat à un propriétaire qui a éprouvé divers dommages par suite de l'exécution d'un arrêté préfectoral de curage que plus tard le Conseil d'Etat a annulé pour excès de pouvoir, 760.

(3) Curage. Les réclamations formées contre les taxes de curage étant assimilées par l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI aux réclamations en matière de contributions directes, il en résulte que le délai de trois mois, dans lequel la réclamation doit être formée, a pour point de départ la publication des rôles de répartition homologués et rendus exécutoires par le préfet ; d'où il suit que si cette formalité n'a pas été remplie, les contribuables sont fondés à soutenir qu'ils n'étaient pas tenus de réclamer dans les trois mois à partir de la publication du travail préparatoire de la commission syndicale, et qu'ils ont satisfait à la loi en formant leurs demandes en décharge dans le délai de trois mois, à partir de la date des avertissements qui leur ont été adressés par le receveur du syndicat. — Une réclamation adressée au préfet, mais sans intention manifestée de saisir le conseil de préfecture, ne constitue pas une demande régulière en décharge. — C'est à bon droit que le conseil de préfecture s'est abstenu de statuer sur une réclamation qui n'est pas produite devant lui et dont le dépôt à la préfecture n'est pas établi : mais l'existence de la réclamation, son dépôt à la préfecture et sa date étant justifiés devant le Conseil d'Etat, on décide qu'il y a lieu de statuer

Cours d'eau non navigables (*suite*) : sur sa recevabilité. — Objection de chose jugée tirée d'un précédent arrêt rejetant un pourvoi dirigé pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral qui ordonnait certains travaux sur un cours d'eau; le Conseil d'Etat déclare que son arrêt n'a pas entendu consacrer la légalité des taxes contestées, et qu'il a seulement décidé que l'arrêté préfectoral ne faisait pas obstacle à ce qu'il fût recherché si les taxes étaient établies conformément aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI, 404.

(4) Curage.—Compétence.— Conflit. — C'est à l'autorité judiciaire et non à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur la demande d'un propriétaire riverain d'un cours d'eau non navigable à l'effet de faire reconnaître à l'occasion du curage ordonné par le préfet, les limites du cours d'eau le long de sa propriété. — Le droit de l'administration de faire procéder au curage des cours d'eau non navigables emporte virtuellement le droit de reconnaître et de constater les limites des vieux bords et vieux sol de ces cours d'eau; mais si les agents de l'administration ont méconnu, dans l'exercice de cette attribution, les droits de propriété des riverains, ceux-ci peuvent former devant le Conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoirs afin de faire prononcer la nullité de tout acte administratif qui aurait eu pour effet d'élargir le lit du cours d'eau, sans expropriation préalable accomplie dans les formes de la loi du 3 mai 1841. — Lorsqu'un tribunal a déjà prononcé par jugement spécial sur l'exception d'incompétence présentée par le préfet comme partie en cause, celui-ci est encore en droit, bien que ce jugement ait acquis force de chose jugée et tant qu'il n'a pas encore été statué définitivement sur le fond, de proposer le déclinatoire préalable au conflit et le tribunal est tenu d'y statuer. — Aux termes de l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le conflit ne peut être élevé après un jugement en dernier ressort ou acquiescé, mais cette disposition laisse en dehors de son application le cas d'un simple jugement interlocutoire; or, un jugement qui se borne à trancher la question de compétence a le caractère de jugement interlocutoire (puisqu'il réserve le fond et bien qu'il n'ait pas été frappé d'appel par le préfet, celui-ci agissant au nom de la puissance publique, est recevable à soulever encore la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 8 de l'ordonnance de 1828), 44.

(5) Règlement d'usines. Le préfet, lorsqu'il réglemente une usine, ne peut pas faire dépendre du consentement de l'usinier d'amont la hauteur qui doit être définitivement assignée à la retenue de l'usine d'aval, alors surtout que le premier n'a formulé aucune protestation dans l'enquête, et qu'il est établi par l'instruction que les propriétés riveraines sont suffisamment protégées contre les inondations.—En statuant ainsi, le préfet prend en considération des intérêts privés, et cette disposition de son arrêté doit être annulée, sauf au préfet à procéder de nouveau au règlement dans la limite de ses pouvoirs, 757.

Crédits (exercice 1872). Report, 105.

Crédits (ouverture de) sur les exercices 1872 et 1873. — Ministère des travaux publics, 237.

Crédits (ouvertures de). Crédit additionnel de 100.000 francs sur l'exercice 1878 pour la détermination de la parallaxe du soleil, 5.

Croix-Rousse (ancienne compagnie du chemin de fer de la) à Sathonay, 86.

Cubzac (pont de), 172.

Culoz (agrandissement de la garede), 81.

Curage. *Voir* Cours d'eau non navigables; Pourvoi; Compétence.

D

Daclin (François), 582.

Dagory, 221.

Daumer, 366.

Dax, 660.

Décompte :

(1) Expertise. — Désaccord des experts. — Absence de tierce-expertise. — Pas de nullité, l'expertise et la tierce-expertise n'étant pas obligatoires en cette matière. — Offre

d'une addition au décompte, sous la condition que l'entrepreneur renoncerait à toute autre réclamation. — Interprétation de l'arrêté du conseil de préfecture sur ce point. — Condition non réalisée. — Erreurs dans la classification des déblais en rocs très-durs et en rocs stratifiés. — Impossibilité de vérifier les quantités par suite du changement des lieux. — Adoption des propositions de l'ingénieur en chef, qui avait vérifié les profils avec l'entrepreneur et examiné les lieux à la fin des travaux. — Déblais en surplomb et en demi-galerie. — Chantiers dangereux. — Prix établis en prévision, article 11 des conditions générales. — Déblais pour la démolition du tunnel. — Frais de bardage des matériaux extraits. — Distance du transport. — Largeur plus grande donnée à la route. – Prix alloué par les experts, supérieur au prix demandé par l'entrepreneur. — Allocation du prix des experts pour les déblais extraits à une distace plus grande que celle prévue. — Frais de régalage prévus pour livrer le sol de la route dans des conditions convenables.— Dépenses pour l'ouverture des chemins d'accès aux chantiers de l'entreprise.— Aucune allocation n'est due de ce chef. — Procédure. — Délai du recours au Conseil d'Etat. — Arrêté notifié au mandataire chargé de suivre l'instance au conseil de préfecture. — Pas de déchéance. – Double degré de juridiction, 768.

(2) Ouvrages non prévus. — La prise de possession de bâtiments avant leur entier achèvement ne peut être considérée comme équivalant, à l'égard des entrepreneurs, à une réception définitive, lorsqu'elle a eu lieu en vertu d'une réserve expresse du cahier des charges, qui décidait en même temps que cette réception aurait lieu un an et trois mois après l'achèvement; les entrepreneurs ne peuvent d'ailleurs se prévaloir de ce que la réception n'aurait eu lieu que postérieurement à l'époque fixée, alors qu'ils n'ont pas mis l'administration en demeure de se conformer aux délais du cahier des charges, 413.

(3) Quantités d'ouvrages non prévues par le marché, 853.

(4) Gêne occasionnée à l'entreprise par les travaux de la ville de Paris. — Espace concédé par le devis pour les chantiers. — Conduites d'eau pour l'approvisionnement des chantiers, posées aux risques et périls de l'entrepreneur et rendues inutiles par les travaux de la ville. — Pas d'indemnité. — Entrepreneur autorisé, sur sa demande, à tirer des matériaux de carrières autres que celles indiquées au devis. — Transport devenu plus onéreux. — Diminution et augmentation de plus d'un sixième sur certaines parties de l'entreprise, mais n'ayant pas modifié dans cette proportion, la masse des travaux. — Article 39, conditions générales de 1833.— Augmentation des salaires, mais insuffisante. — Article 39.— Pas d'indemnité, 863.

(5) Résiliation pour renchérissement de la main-d'œuvre. — Effet rétroactif remontant au jour de la demande. — Dans le cas où, par suite du renchérissement de la main-d'œuvre en cours d'exécution des travaux, la résiliation a été demandée par l'entrepreneur, il y a lieu de lui tenir compte de ses dépenses en appliquant, soit aux fournitures, soit à la main-d'œuvre, les prix réels à évaluer par experts, à partir de la demande en résiliation jusqu'à l'acceptation, 785.

(6) Demande d'augmentation des prix alloués. — L'augmentation notable des prix d'une entreprise survenue en cours d'exécution des travaux donne à l'entrepreneur le droit de réclamer la résiliation (art. 39 des clauses et conditions générales), mais non une allocation supplémentaire lors de l'achèvement des travaux, 791.

(7) Un entrepreneur est fondé à soutenir qu'une commune doit lui payer le mètre cube de maçonnerie au prix courant de la pierre employée, et non au prix porté éventuellement par l'architecte au devis descriptif et estimatif pour le cas où l'on emploierait la pierre, lorsque l'adjudication des travaux ayant eu lieu uniquement dans la prévision d'une construction en briques, ce n'est que plus tard, en vertu d'ordres régulièrement donnés, que la pierre a été substituée à la brique, et que, d'ailleurs, le prix

Décompte (*suite*) :
prévu par l'architecte pour le cas de construction en pierre s'appliquait à la pierre d'une localité autre que celle qui a été désignée à l'entrepreneur, 221.

(8) Un entrepreneur demande l'augmentation du prix qui a été porté à son décompte pour des ouvrages qu'il a été autorisé à construire en béton aggloméré au lieu de maçonnerie de meulière : — Rejet par le motif que le prix appliqué à ces ouvrages, et qui est celui de la maçonnerie en mortier de chaux hydraulique, a été alloué en vertu d'une clause expresse du cahier des charges qui avait prévu cette substitution, 725.

(9) Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat sur les points de savoir : 1° si un entrepreneur, pour obéir à des ordres de service des ingénieurs, a dû extraire des blocs de granit par des procédés plus coûteux que ceux qui avaient été prévus au bordereau et sur l'évaluation du préjudice qui lui aurait été ainsi causé ; 2° quelle indemnité peut être due au réclamant pour excédant de main-d'œuvre dans la taille des parements du pavage de la jetée ? L'expertise sera faite par trois experts nommés, l'un par l'entrepreneur, le second par l'administration, la troisième par l'ingénieur en chef du département. Le rapport sera déposé au Conseil d'Etat. Rejet des autres griefs, 747.

(10) Construction de route. — Rabais de l'adjudication appliqué à des travaux non compris dans le devis. Demandes d'indemnités diverses formées par un entrepreneur : — Rejet par le motif que ces demandes, ou ne sont pas fondées en fait, ou ont été présentées après l'expiration du délai fixé par l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales, 385.

(11) Remblais. — Application de l'article 42 des conditions générales de 1866 : l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission dans les sous-détails, revenir sur les prix du bordereau. Lorsque le bordereau contient un prix unique pour le mètre cube de remblai de toute provenance et de toute nature, y compris fouille, charge, indemnité de terrain ou de passage, transport, emploi en remblai, etc., l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une augmentation du prix des remblais sous le prétexte que la distance moyenne du transport, mentionnée au sous-détail comme un des éléments du prix, serait insuffisante, 855.

(12) Maçonnerie spéciale pour les voûtes, prescrites par le devis et non prévue au bordereau des prix. — Refus d'allocation, par application de l'article 34 des conditions de 1833. Lorsqu'une réclamation, en matière de décompte de travaux publics, s'est produite seulement à l'audience du conseil de préfecture et n'a pu être examinée par les ingénieurs, ce conseil doit surseoir à statuer jusqu'à ce que l'administration ait prononcé sur la prétention de l'entrepreneur, 857.

(13) Les travaux de gros œuvre d'un hôtel de ville, évalués à une somme déterminée, ont été adjugés à un entrepreneur, qui s'est ensuite engagé par une nouvelle soumission à poursuivre la construction jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme. — La ville s'est réservé par une clause du cahier des charges, soit de faire continuer par l'adjudicataire, jusqu'à l'achèvement complet de l'édifice, tous les travaux portés au devis général, sans recourir à une nouvelle adjudication, soit de réduire le montant des travaux jusqu'à concurrence du quart du montant de l'adjudication, sans que l'entrepreneur pût réclamer aucune indemnité ; — l'ordre d'arrêter les travaux a été signifié à une époque où l'adjudicataire en avait exécuté pour une somme supérieure au montant de ses deux soumissions : — Décidé que, dans ces circonstances, la ville n'a pris aucun engagement de faire exécuter par l'entrepreneur la totalité des travaux de construction de l'édifice, ni même d'une certaine nature de travaux ; que, dès lors, le réclamant n'était pas fondé à demander une indemnité réglée sur l'importance des travaux restant encore à exécuter, 713.

(14) Décomptes mensuels substitués au décompte général. — Un précédent arrêt du Conseil d'Etat a dé-

cidé qu'un entrepreneur n'était pas fondé à demander qu'il fût dressé un décompte général de tous les travaux de son entreprise après qu'un nouveau mode de liquidation substitué, en vertu d'un arrêté ministériel, à celui qu'avait prévu le cahier des charges, avait été exécuté par lui sans réserves; — néanmoins l'entrepreneur a formé un nouveau recours devant le conseil de préfecture contre certaines parties des décomptes de son entreprise, en se prévalant d'erreurs matérielles ou d'omissions qui y auraient été commises; — décidé que l'arrêté du conseil de préfecture, qui a ordonné une expertise sur plusieurs chefs de la demande, en écartant comme non recevables les réclamations qui ne lui ont pas paru fondées sur des erreurs matérielles ou des omissions, doit être maintenu, alors que le réclamant ne justifie pas que l'appréciation faite par l'arrêté attaqué soit erronée, 219.

(15) La réclamation d'un entrepreneur contre le décompte de son entreprise présentée sur papier timbré après l'expiration du délai de vingt jours, est recevable, alors qu'elle a d'abord été présentée sur papier libre dans les délais, 805.

Défense des villes contre les inondations. *Voir* Inondations.

Déhan, Dubierre et autres, 378.

Delignières, 49.

Dezobry (dame veuve), 851.

Distribution d'eau :

Déclaration d'utilité publique :

(1) Saint-Florent (Corse), 103.

(2) Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne), 154.

(3) Saint-Étienne (Loire). Réservoir du Pas-du-Riot, 155.

Dives (chemin de fer d'intérêt local de Mézidon à), 73.

Domaine public. *Voir* Expropriation; Rétrocession.

(1) Affectation de terrains pour le service de l'éclairage au port des Sables (Vendée), 101.

(2) Affectation au département des travaux publics de deux parcelles de terrain domanial, situées à Benzeval (Calvados), 266.

(3) Affectation d'une partie de forêt domaniale (Meurthe-et-Moselle) au département des travaux publics, 627.

(4) Un conseil de préfecture saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie, dans l'espèce, contre un particulier qui aurait cultivé certaines parcelles de terrain faisant partie du domaine public, ne peut pas prononcer une condamnation contre le contrevenant en se fondant sur l'autorité de la chose jugée due à un précédent arrêté par lequel il aurait déjà, à l'occasion d'un autre procès-verbal, condamné ce particulier à délaisser la même parcelle comme dépendant du domaine public : le premier arrêté doit être renfermé dans son objet, et le conseil de préfecture doit statuer sur les faits nouveaux qui lui sont soumis, 839.

(5) Un particulier, poursuivi pour avoir commis une contravention de grande voirie, résultant de la mise en culture de parcelles du domaine public, ne peut pas opposer aux poursuites le défaut de payement par l'administration des parcelles occupées : l'erreur qui aurait été commise à cet égard l'autorise seulement à poursuivre un supplément de prix devant l'autorité judiciaire, 839.

Dommages. *Voir* Expertise; Compétence.

(1) Abaissement du sol de la voie publique. — Prix des matériaux de démolition susceptibles d'être réemployés. — Plus-value. — Dépréciation des diverses parties de l'immeuble. — Compensation. — Question de fait, 392.

(2) Destruction de route par événement de force majeure. — Reconstruction avec changement d'assiette et exhaussement. — Par suite d'un événement de force majeure (l'inondation d'un torrent), une route a été détruite, puis reconstruite sur un autre emplacement et exhaussée; mais le changement opéré dans l'assiette de la route a eu pour effet de diminuer les facilités d'accès d'une usine à cette route; dans ces circonstances, la demande d'indemnité formée par l'usinier est fondée. — Dans l'espèce, les accès à la route tels qu'ils existaient avant sa destruction avaient été ménagés à l'usine

Dommages (*suite*) :
par suite de conventions entre une compagnie de chemin de fer et l'usinier, et les indemnités dues à ce dernier pour occupation de terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée avaient été réglées en considération des facilités qu'on lui procurait; d'où il suit qu'en obstruant les abords du pont-viaduc sous lequel passait le chemin se rendant à l'usine, de manière à rendre très-difficile l'accès de la route, on causait à l'usinier un préjudice dont il était fondé à demander la réparation, 416.

(3) Abaissement du sol d'une rue. — Locataire. — Appréciation de l'indemnité due par la ville de Paris au locataire de maisons exploitées comme maisons meublées pour le préjudice qu'il a éprouvé dans son industrie par suite de travaux de raccordement d'une rue avec un boulevard (avenue Friedland), déduction faite des dédommagements déjà accordés par les tribunaux au réclamant contre le propriétaire des immeubles loués, 809.

(4) Exhaussement de la voie publique. — Indemnité accordée à des propriétaires à raison de l'élévation du niveau d'un quai (de 1 mètre à 0m,60), au droit des immeubles des réclamants, avec passage en contrebas de 2 mètres de largeur, ménagé le long des maisons. — Décidé qu'un rapport, rédigé par l'ingénieur en chef comme agent de l'administration, n'était qu'une pièce de la procédure présentée par le préfet de la Seine comme moyen de défense dans l'intérêt de la ville de Paris, et ne constituait pas un supplément au rapport de tierce-expertise. — Ce rapport avait donc été écarté à tort par le conseil de préfecture comme irrégulier et comme n'ayant pas été prescrit par l'autorité compétente, 833.

(5) Demande d'indemnité formée par un particulier contre une commune pour dommage résultant de l'abaissement du sol du chemin vicinal au devant de sa maison où il tient un magasin d'épiceries : — Rejet par le motif que la partie du chemin sur lequel la maison avait ses accès a été conservée à son ancien niveau avec une largeur de 3 mètres, qu'une communication avec le nouveau chemin a été établie par une rampe carrossable, et qu'enfin un escalier a été construit par la commune, en cours d'instance, au devant de l'immeuble du réclamant, 846.

(6) Exhaussement d'une route. — Rampe d'accès à établir. — Bâtiments à refaire. — Bascule à rétablir. — Dépréciation générale de l'immeuble. — Difficulté pour le chargement des voitures et pour l'exploitation. — Appréciation de ces divers chefs d'indemnités. — Intérêts. — Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise, 870.

(7) Travaux de nivellement exécutés par une commune. — Décidé que les travaux de la commune avaient été la cause déterminante de l'écroulement du mur. — Appréciation de l'indemnité due, 394.

(8) Rejet d'une demande en indemnité pour dommages résultant de travaux publics, les dommages allégués (diminution de la rue par suite d'une construction de digue, accès rendus moins commode, obstacle apporté à l'écoulement des eaux) n'étant pas justifiés ou n'étant pas de nature à donner droit à indemnité, 16.

(9) Lorsqu'un particulier allègue que des travaux ont été exécutés par une ville ou une compagnie, non en vertu d'une autorisation explicite, mais en vertu d'une tolérance de l'administration, il n'est pas recevable, alors même que ces ouvrages lui auraient causé un préjudice (dans l'espèce, en modifiant le régime des eaux d'un fossé longeant une route), à en demander la suppression devant le Conseil d'État par la voie contentieuse : il peut seulement poursuivre la répression de ces entreprises devant l'autorité compétente, 22.

(10) L'action en indemnité dirigée par un locataire contre un propriétaire, à raison du trouble apporté à sa jouissance par suite du débordement des eaux d'un égout public, ne doit pas être portée devant la juridiction administrative dans le cas où il est allégué par le propriétaire que le dommage provient de l'exécution des travaux publics et qu'une action en responsabilité

est par lui, à raison de ce fait, intentée contre l'Etat. — (L'action du locataire est fondée sur les dispositions des articles 1719 et suivants du Code civil qui règlent les obligations respectives du bailleur et du preneur, et il appartient exclusivement à la juridiction civile de statuer sur une action de cette nature, sauf à surseoir, si elle le juge convenable, jusqu'à la décision de la juridiction administrative sur l'action en responsabilité du propriétaire contre l'Etat), 776.

(11) Rupture d'un tuyau de conduite des eaux. — Action en responsabilité dirigée devant le conseil de préfecture contre une commune par un particulier qui a éprouvé un dommage par suite de la rupture d'un tuyau de conduite des eaux. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture et devant être faite par deux experts désignés l'un par la ville, l'autre par le propriétaire. — Pourvoi formé par la ville qui prétend que le concessionnaire du service des eaux doit être seul mis en cause. — Décision du conseil de préfecture réformée, par le motif que le traité intervenu entre la ville et le concessionnaire des eaux, ayant mis à la charge de celui-ci l'entretien des tuyaux pendant la durée de la concession, c'est à lui qu'incombe la responsabilité des accidents survenus, alors qu'il n'est pas allégué qu'il soit hors d'état de remplir ses obligations; d'où il suit que l'expert, chargé d'opérer avec l'expert du propriétaire qui a souffert du dommage, doit être désigné, non par la ville, mais par le concessionnaire, 836.

(12) Maintien de la disposition d'un arrêté de conseil de préfecture, qui a accordé des indemnités à divers propriétaires d'une vallée à raison de l'aggravation notable, par suite de la construction de la voie ferrée, des dommages que leur causaient antérieurement les inondations. — Annulation d'une autre disposition du même arrêté, qui avaient également alloué des indemnités à d'autres propriétaires à raison de la rupture des digues d'un cours d'eau. — Décidé que cet accident n'étant pas le résultat des travaux du chemin de fer, mais présentant tous les caractères d'un cas de force majeure, si les eaux débordées ont rencontré sur leur passage le remblai de la voie ferrée et, par suite, causé de plus grands dommages, la compagnie n'en peut être rendue responsable, alors qu'aux termes de son cahier des charges, elle devait seulement assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. — Lorsque, par suite de l'exécution donnée à un arrêt du conseil de préfecture, qui a été ensuite frappé d'appel et réformé, une somme a été indûment payée par la partie condamnée en premier ressort, il y a lieu de mettre à la charge de la partie qui, en poursuivant l'exécution nonobstant l'appel, a agi à ses risques et périls, les intérêts de la somme payée *à partir du jour* où la dépense est justifiée avoir été faite, 225.

DUDOUET, 813.

DUMAS, 35.

Dynamite (poudre). Fixation du prix de vente, 138.

E

EAUX. — Concession municipale. Il n'y a pas de contravention dans le fait d'avoir employé les eaux concédées par la municipalité à l'arrosage d'une rue, d'une cour et d'une terrasse, cet emploi rentrant dans les usages domestiques en vue desquels est faite la concession. — L'infraction à l'arrêté municipal qui règle les conditions de l'abonnement ne constituerait d'ailleurs, en aucun cas, une contravention de simple police, et ne pourrait donner lieu qu'au retrait de la concession et à des réparations civiles, 581.

ÉCOLES d'arts et métiers (règlement pour les), 697.

ÉCOLE polytechnique (réorganisation de l'), 334.

EIGLE et MEILLIÈRE, 8.

EMPLOIS réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer, 505.

EMPLOYÉS secondaires des ponts et chaussées. *Voir* Circulaires.

Engagements volontaires d'un an. Voir Circulaires.

Enlèvement des boues. *Voir* Compétence, 383.

Entrepreneurs. *Voir* Compétence; Décomptes; Indemnités; Patente; Responsabilité.

(1) Augmentation notable des prix. Sous l'empire du cahier des clauses et conditions générales de 1833, lorsqu'un entrepreneur forme une demande en résiliation de son entreprise, fondée sur l'augmentation notable des prix, on doit prendre pour terme de comparaison avec les prix actuels, non les prix courants au moment de l'adjudication, mais les prix portés au devis estimatif. — Résolu dans le dernier sens. — (L'article 39 du cahier des clauses et conditions générales de 1833, en dérogeant au droit commun pour accorder à l'entrepreneur la faculté de demander la résiliation de son marché dans le cas où les prix subiraient une augmentation notable, n'a pu avoir en vue que les prix fixés par le devis estimatif, prix formant la base du contrat intervenu entre l'administration et l'entrepreneur et qui seuls offrent un élément précis et fixe de nature à être comparé avec les prix ultérieurs. — C'est en ce sens que la faculté de résiliation pour l'entrepreneur a été reproduite et définie dans les cahiers des clauses et conditions adoptés par l'administration en 1833, et notamment en 1852 pour l'exécution des palais impériaux et en 1866 pour les ponts et chaussées), 364.

(2) En cas de résiliation par l'administration d'un marché de travaux publics, le conseil de préfecture, appelé à déterminer l'indemnité qui peut être due par l'État à l'entrepreneur, n'a pas pouvoir pour autoriser l'État à surseoir au payement des sommes dont il est reconnu débiteur jusqu'au règlement des autres litiges pendants entre l'État et cet entrepreneur. — (Aucune disposition de loi ne lui donne ce pouvoir), 366.

(3) Un entrepreneur dont les travaux se trouvent encore ajournés plus d'un an après l'adjudication, et qui prétend obtenir, à raison de ce fait, la résiliation de son marché avec indemnité, en vertu de l'article 34 des clauses et conditions générales de 1866, est-il obligé avant de saisir le conseil de préfecture, d'observer les formalités administratives prescrites par les articles 50 et 51, de soumettre d'abord ses réclamations à l'ingénieur en chef et à l'administration ? — Les règles édictées par ces articles ne s'appliquent qu'aux difficultés qui peuvent s'élever, dans le cours de l'entreprise, entre l'ingénieur ordinaire et l'entrepreneur, puis au cas de contestation subsistant avec les ingénieurs; mais elles ne font pas obstacle à ce que l'entrepreneur porte directement devant le conseil de préfecture la difficulté relative à la résiliation du marché pour ajournement des travaux pendant plus d'un an avant tout commencement d'exécution, en vertu de l'article 34 précité : c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la fin de non-recevoir opposée par l'administration à la demande de l'entrepreneur, 388.

(4) Compétence. Action en responsabilité dirigée devant le conseil de préfecture par une commune contre un entrepreneur chargé de la construction d'un bassin dans une promenade publique, à raison des détériorations graves survenues dans cet ouvrage : — Demande formée par les héritiers de l'entrepreneur à l'effet de faire mettre en cause : 1° le gérant d'une société constituée par l'entrepreneur pour l'exploitation de sa concession; 2° le sous-traitant qui avait été chargé par ce même entrepreneur de la construction du bassin. — Rejet, par le motif que la ville n'a traité qu'avec l'entrepreneur agissant en son nom personnel et non pas comme gérant d'une société; et relativement au sous-traitant, par le motif que les conseils de préfecture n'ont pas compétence pour statuer sur les contestations entre les entrepreneurs de travaux publics et les sous-traitants : d'où il suit que c'est avec raison que le conseil de préfecture, les délais de garantie fixés par les articles 1792, 2270 du Code civil n'étant pas expirés, a ordonné, avant de statuer sur l'action en responsabilité, une

expertise contradictoire entre la ville et les héritiers de l'entrepreneur pour déterminer les causes des accidents survenus, 830.

(5) L'occupation d'un bâtiment par l'administration, sans que la réception en ait eu lieu, ne fait pas obstacle, alors même que depuis la prise de possession des travaux d'aménagement considérables auraient été faits en dehors de l'entreprise, à ce que la mauvaise qualité des matériaux, soumis à l'épreuve du temps, puisse encore être reconnue aussi longtemps que le délai de garantie n'est pas expiré; mais des critiques partielles sur certaines parties des fournitures ne peuvent autoriser le service des bâtiments civils à reculer l'époque du règlement général des travaux, et sous le bénéfice des réserves qui peuvent être stipulées à cet égard, il y a lieu de considérer comme constatant une réception définitive, le procès-verbal à fin de réception définitive que l'administration a fait dresser à l'expiration du délai d'un an depuis la prise de possession.— Dans le cas où l'administration, après avoir occupé les lieux sans faire aucune réserve et en avoir disposé d'une manière absolue, allègue des vices d'exécution de certaines fournitures ou travaux et que l'entrepreneur les conteste, il y a lieu de faire procéder par expertise à la reconnaissance des malfaçons, afin d'estimer la moins-value et d'apprécier si les dépréciations ne seraient pas le fait de l'administration, et celle-ci ne saurait se prévaloir, en pareil cas, des stipulations du § 3 de l'article 13 des clauses et conditions générales aux termes duquel, en cas de contestations de l'entrepreneur sur les vices d'exécution, ce serait l'architecte chef du service des travaux coloniaux qui serait le seul appréciateur chargé de décider sans appel, 842.

Escarraguel, Maublanc et Lesouple, 861.

Espondeilhan (agrandissement de la station de), 78.

Evin-Malmaison (bac). Tarif, 671.

Excès de pouvoir. *Voir* Expropriation; Règlement d'usine; Rivières navigables; Rétrocession.

Expertise. *Voir* Entrepreneurs; Décomptes; Dommages; Carrière en exploitation; Procédure.

(1) Lorsque les deux experts, désignés conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 pour l'évaluation des indemnités relatives à une occupation de terrain, se sont trouvés en déaccord, aucun texte de loi n'interdit au tiers-expert de procéder concurremment avec les experts des parties. Dans le cas où les experts se sont bornés à apprécier le dommage superficiel résultant de l'occupation du terrain, et où le conseil de préfecture ayant décidé, contrairement à l'opinion émise par eux, que le terrain du réclamant devait être considéré comme une carrière en exploitation, a, par suite, prescrit une nouvelle expertise à l'effet de déterminer la quantité et le prix des matériaux extraits, les premiers experts peuvent encore être désignés pour procéder à la nouvelle expertise, 753.

Expropriation pour cause d'utilité publique :

(1) En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le magistrat directeur commet un excès de pouvoir lorsque, dans un avertissement par lui donné au jury, après la clôture des débats, il manifeste, sur la fixation des indemnités, une opinion personnelle non conforme aux vrais principes qui régissent la matière, 565.

(2) Il y a violation des articles 37 et 38 de la loi du 3 mai 1841, quand, après la clôture des débats publics et contradictoires, les jurés font appeler, dans la salle des délibérations, et hors de la présence des parties expropriées, un représentant de l'administration expropriante. Il importe peu que l'agent de l'administration soit entré dans cette chambre sans opposition de la part des indemnitaires ou que sa présence n'ait duré que quelques instants, 574.

(3) Le jury d'expropriation pour cause d'utilité publique ne peut ni restreindre ni étendre l'expropriation, telle qu'elle résulte du jugement qui la prononce, à moins du consentement formel des parties. Ce consentement n'est pas régulièrement constaté par la seule décision

Expropriation pour cause d'utilité publique (*suite*) :

du jury, alors surtout que les conclusions des parties, relatées au procès-verbal des débats, n'en font aucune mention, 563.

(4) En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les jurés appelés par la loi à délibérer sont ceux-là seulement qui ont assisté à tous les débats de la cause. Les débats de chaque affaire ne sont complets qu'autant que l'instruction de cette affaire a été déclarée close par le magistrat directeur du jury, 564.

(5) Les jurés d'expropriation ne peuvent légalement statuer si, dans l'intervalle qui s'est écoulé entre leur désignation par la cour et leur entrée en fonctions, une liste nouvelle a été dressée par le conseil général. Il en serait autrement si leurs opérations eussent déjà été commencées, lors de la formation de la nouvelle liste, 434.

(6) L'erreur sur la date de la décision attaquée, commise dans la déclaration du recours en cassation et dans l'exploit de sa signification n'est pas une cause de nullité du pourvoi, lorsqu'il est manifeste que le défendeur n'a pu avoir aucun doute sur l'identité de la décision dénoncée, 574.

(7) Est régulière la notification du pourvoi contre un jugement d'expropriation, faite au préfet, à la requête duquel a été signifié le jugement dénoncé. — La partie qui en a provoqué et obtenu l'expropriation, n'est pas admissible à opposer une fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt du demandeur, si le jugement qui prononce la dépossession de ce dernier a été dénoncé pour incompétence, excès de pouvoir ou vices de formes.—Dans le cas où l'expropriant primitif veut obtenir l'expropriation d'autres parcelles de terrain, cette nouvelle procédure doit être précédée d'un nouvel acte déclaratif d'utilité publique dont l'existence doit être expressément constatée par le tribunal, 429.

(8) En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la cour de cassation n'est saisie que par la notification du pourvoi. Elle ne doit donc statuer qu'à l'égard de celles des parties nommées au jugement à qui le pourvoi a été notifié, alors du moins que les autres parties n'interviennent pas pour réclamer la déchéance du demandeur. (*Solution implicite.*) — Lorsqu'il s'agit de travaux à faire à une route départementale, travaux pour lesquels des expropriations sont nécessaires, c'est la loi du 3 mai 1841 qui est applicable, et non celle du 21 mai 1836. — Le jugement qui, se croyant placé sous l'empire de cette dernière loi, nomme un juge de paix pour présider le jury d'expropriation et désigne en même temps sept personnes pour le composer, ne doit pas seulement être cassé dans celles de ses dispositions qui viennent d'être énoncées, il doit être annulé pour le tout. (*Solution implicite.*), 427.

(9) L'expropriation prononcée contre une femme mariée doit être poursuivie contre cette femme assistée de son mari. — L'indemnité ne peut être allouée qu'à la personne expropriée, 571.

(10) L'exécution d'un travail d'utilité publique (élargissement d'une rue et d'une place dans une ville) a laissé sans emploi une parcelle de terrain exproprié en vue de ce travail : — l'ancien propriétaire peut en réclamer la rétrocession en vertu de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, alors même que les délibérations postérieures du conseil municipal, approuvées par le préfet, auraient donné à cette parcelle une autre destination d'utilité publique (dans l'espèce, établissement d'une horloge et de latrines. Les constructions projetées ne rentrent pas dans les travaux de voirie autorisés par l'ordonnance qui a déclaré l'utilité publique). — Dans ces circonstances, si l'administration qui a jusque-là gardé le silence reconnaît dans l'instruction devant le Conseil d'Etat que le terrain dont la rétrocession est réclamée n'a pas reçu la destination en vue de laquelle il avait été exproprié, il y a lieu de donner acte à l'ancien propriétaire de cette déclaration, 722.

Extraction de matériaux :

(1) Lorsque des parcelles de terrains se trouvent envahies par l'eau à la

suite d'extractions de blocs d'enrochements calcaires, opérées par l'administration, et que, d'ailleurs, aucun acte de l'autorité administrative portant délimitation du lit de la rivière n'a incorporé au domaine public les parcelles inondées, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur le règlement des indemnités dues à raison de cette occupation temporaire. — Ce fait ne constitue qu'un simple dommage; article 4, loi du 28 pluviôse an VIII, 852.

(2) Le propriétaire d'un immeuble, sur lequel l'établissement d'une balastière a été autorisé par le préfet en vue de la construction d'une voie ferrée, soutient que sa propriété se trouve dans des conditions qui, d'après la jurisprudence, l'exemptent de cette servitude : il demande l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture qui a repoussé sa prétention; il demande, en outre, qu'avant faire droit sur le fond, il soit sursis à l'exécution de cet arrêté et de celui du préfet. Le Conseil d'État, se fondant sur la gravité probable du dommage et sur ce que, dans l'état d'avancement des travaux, le sursis ne saurait retarder l'ouverture de la voie ferrée, ordonne que les extractions seront suspendues sur la dite propriété jusqu'au décret à intervenir sur le fond, 816.

(3) Le principe que le propriétaire d'un terrain fouillé ne peut recevoir en même temps le prix de ses matériaux et une indemnité à raison de la dépréciation du terrain occupé par les fouilles, ne fait pas obstacle à ce qu'une indemnité puisse être due à raison du dommage résultant du dépôt du résidu des carrières sur les terrains voisins des fouilles, si l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux précautions usitées en pareil cas, 753.

F

FAUGIER, 396.
FILLE (sieur), 805.
FLASSELIÈRE, 768.
FONDS DE CONCOURS :
— Sommes versées au trésor par des départements, des communes, des compagnies de chemins de fer, des chambres de commerce et des particuliers, pour l'exécution de travaux publics :
(1) Algérie (commune d'Hussein-Dey), 544, 686.
(2) Chambre de commerce de Bordeaux, 133, 139, 545, 695.
(3) Ville de Dunkerque, 708.
(4) Ville de Gravelines, 186, 202.
(5) Chambre de commerce du Havre, 133, 185, 205, 553, 688.
(6) Meurthe-et-Moselle (département de), 137, 202, 298, 709.
(7) Compagnie des chemins de fer du Midi, 200.
(8) Compagnie du chemin de fer du Nord, 200, 710.
(9) Compagnie des chemins de fer de la Vendée, 201.
(10) Routes thermales, parc et prise d'eau de Vichy, 694.
(11) Divers départements, 208, 351, 546, 560 679.
FRANCISQUE FRÈREJEAN, 588.
FROMENT, 429.
FOURTOU (de). Nomination au poste de ministre des travaux publics, 12.
FURE (irrigations au moyen des eaux de la), 83.

G

GACHÈRE (amélioration des marais de la), 267.
GALLY contre les époux Chopard, 423.
GALTAYRIES et SCUDIER, 565.
GARE. Voir Chemins de fer.
GAYANT (reconstruction du pont) à Fécamp, 88.
GÉRIN, 825.
GIRON, 416.
GONTHIER, 785.
GRANAL, 574.
GRAVELINES (ville de), 186, 202.
GRENOBLE. Amélioration du ruisseau du Verderet, 87.
GUILLESTRE (canal d'irrigation de), 102.
GUINET, 47.

H

HALAGE des bateaux (locomotives du système Larmanjat appliquées au), 191.
HAUT-ÉCHEZ (syndicat du), 532.
HAVRE (ville du), 133, 185, 205.
HENRION, 51.
HERGAULT LOSINIÈRE, 776.
HONFLEUR (amélioration du port de), 448.
HORNET-BOUCHET et Cie, 60.
HOZAIN (rivière de l'), 8.

I

INDEMNITÉS. *Voir* Dommages; Entrepreneurs; Chemins de fer.

(1) Lorsque l'augmentation anormale du prix de la main-d'œuvre a été le résultat de la nécessité où l'entrepreneur s'est trouvé de maintenir sur le chantier une quantité considérable d'ouvriers pour accélérer les travaux, une indemnité peut être accordée à l'entrepreneur, malgré les termes de l'article 39 des conditions générales, qui, suivant M. le ministre des travaux publics, autorisait seulement à demander la résiliation du marché. Il y a lieu également d'accorder une indemnité à l'entrepreneur qui a subi des retards exceptionnels dans le règlement de son compte, 26.

(2) Suspension des travaux à raison de l'épuisement des crédits ouverts. — Indemnité calculée d'après les intérêts à 6 p. 100 du capital laissé improductif pendant la durée de la suspension par le fait de l'administration. — Appréciation de faits, 29.

(3) Quoique le droit de fixer l'époque du commencement des travaux soit réservé aux ingénieurs par l'article 10 des conditions générales de 1866, une indemnité peut cependant être allouée à l'entrepreneur, si une faute imputable à l'administration l'a empêché de commencer les travaux pendant un laps de temps dépassant considérablement les délais prévus par les parties. — Dans l'espèce, retard de huit mois, provenant de ce que l'expropriation des terrains nécessaires n'avait pas eu lieu. — Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur l'indemnité due de ce chef. — Demande d'indemnité fondée sur ce que l'entrepreneur aurait été obligé d'emprunter un chemin plus difficile pour le transport de ses remblais, l'administration n'ayant pu lui livrer en temps utile une partie des terrains devant servir d'assiette à la route. Rejet. — Il n'est pas établi que les prix aient été calculés dans la prévision que les transports s'effectueraient par cette route, ni que l'emploi de cette voie eût été plus avantageux, l'entrepreneur n'a pas averti l'administration de son projet de réclamation. — L'entrepreneur ayant signalé l'impossibilité de continuer les travaux à raison du retard apporté dans la livraison de certains terrains, l'administration lui a proposé de continuer en suivant, pour les transports, un autre itinéraire, avec promesse d'indemnité pour l'augmentation de dépenses pouvant résulter de l'allongement de parcours : l'entrepreneur, ayant refusé l'offre et suspendu ses travaux, n'a droit à aucune indemnité à raison de cette suspension. — — Pas d'indemnité, pour difficultés d'extraction des déblais de fondation, quand le prix du bordereau comprend la fouille dans un terrain quelconque et tous les frais accessoires. — Article 42, conditions générales de 1866, 866.

(4) Appréciation du caractère d'un arrêté du conseil de préfecture ordonnant une expertise à l'effet d'évaluer l'indemnité due à des entrepreneurs, dont le droit a été reconnu par un arrêté du Conseil d'État, à raison de la résiliation, qu'ils avaient demandée et obtenue, de leur marché, et à raison des travaux exécutés par eux depuis cette époque. — Le susdit arrêté s'est borné à admettre le principe de l'indemnité, et le conseil de préfecture a pu ordonner une expertise pour en fixer le chiffre : son arrêté est seulement préparatoire et ne préjuge rien : il ne peut donc donner lieu à un recours au Conseil d'État, 861.

INONDATIONS de l'Adour. — Travaux de défense de la ville de Dax (Landes). — Déclaration d'utilité publique, 690.

INTÉRÊTS. Voir Entrepreneurs.

INTÉRÊTS. — Déclaration du sens d'un précédent arrêt en ce qui concerne le point de départ des intérêts dus à un entrepreneur et les conditions imposées pour mettre les travaux en état de réception définitive, 825.

IRRIGATIONS. Voir Canal.

(1) (Réglementation des), au moyen des eaux de la Fure, sur le territoire des sept communes de Charavines, Apprieu, Saint-Blaise-de-Buis, Reaumont, Rives, Renage et Tullins (Isère), 83.

(2) (Réglementation des) des prairies comprises dans le syndicat du Haut-Echez, 532.

J

JAUGEAGE des navires de commerce. — Modification apportée au mode prescrit par la loi du 12 nivôse an II, 139.
JAUMES (demoiselle), 722.
JURÉ. *Voir* Expropriation.
JURÉS (liste des) en matière d'expropriation. Voir Circulaires.
JURY. *Voir* Expropriation.
(1) Incompatibilité. — Fonctionnaires d'un service actif. — Préposés des ponts et chaussées et des finances. — Décret du 7 août 1848, 62.

L

LABITTE et LEFRANC, 833.
LACORCE, 716.
LARCY (M. le baron de). Sa nomination au poste de ministre des travaux publics, 713.
LARMANJAT, 191
LATRIGE, 757.
LEDOUX (veuve), 816.
LEMÉTAYER, 846.
LEMIÈRE, 853.
LESCAIL (compagnie de l'Est contre), 425.
LESTIAC (bac de) 276.
LÉSIGNAN-LA-CÈBE (agrandissement de la halte de), 80.
L'HUILLIER, 229.
LOYER (dame), 571.

M

MADY, 747.
MAGALAS (agrandissement de la station de), 79.
MALLET, 89.
MARAIS (amélioration des) de la Gachère (Vendée).—Déclaration d'utilité publique, 267.
MARAIS de Boube et de Saint-Belmont. — Canal d'écoulement des eaux. — Déclaration d'utilité publique, 656.
MARTINETTI et MASELLI, 842.
MASSON, 29.
MEAUX (ville de), 836.
MESCLOP (de), 398.
MEURTHE-ET-MOSELLE (département), 137, 202.
MINISTRE des travaux publics. — Nomination, 12, 363, 713.
MÉZIDON à Dives (chemin de fer d'intérêt local de), 73.
MONET, 857.
MONNAIES étrangères (fixation de la valeur des) en monnaies françaises, pour la perception, en 1873, du droit du timbre établi sur les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers, 172.
MONTGAILLARD (de), 299.
MOSELLE (amélioration de la rivière la), 137, 202.
MOUSTIER (pont du). — Réduction de tarif, 169.
MOUTET, 799.
MUSSIDAN (assainissement de la plaine de), 80.

N

NANCY à la frontière (chemin de fer d'intérêt local de), 693.
NANCY à Vézelise (chemin de fer d'intérêt local de), 693.
NANTES à Paimbœuf (chemin de fer d'intérêt local de), 156.
NOHÈDES (irrigation au moyen des eaux de la rivière de), 84.
NOMINATION d'un nouveau ministre des travaux publics (M. Bérenger), 363.
NOMINATION d'un nouveau ministre des travaux publics (M. Deseilligny), 363.
NOMINATION d'un nouveau ministre des travaux publics (M. le baron de Larcy), 713.

O

OBSERVATOIRES de Paris et de Montsouris, 276.
OCTROIS. — Un traité passé entre une ville et une compagnie d'éclairage par le gaz porte la clause suivante : « La ville de..., ne percevant en ce moment aucun droit d'octroi sur les houilles, et les présentes conventions étant établies d'après cette condition, il est entendu que, dans le cas où elle viendrait à frapper le combustible, il serait tenu compte à la Société du montant de cette taxe, qui frapperait sur la houille employée pour obtenir le gaz servant à l'éclairage de la ville ou des particuliers, ou au chauffage, dans le périmètre de l'octroi ; la vérification de la consommation du gaz aura lieu par tel moyen que prescrira l'administration municipale, la Société devant supporter les droits d'octroi qui seraient établis pour les houilles qui ne seraient

Octrois (*suite*) :
employées ni au chauffage ni à l'éclairage par le gaz. » — L'hypothèse d'un droit d'octroi établi par la ville sur la houille s'étant réalisée, la compagnie peut, en vertu de la clause dont les termes viennent d'être cités, obtenir la restitution intégrale des droits d'octroi perçus sur la houille employée à la fabrication du gaz; cette restitution ne doit pas être ordonnée seulement sous la déduction des droits que la ville aurait perçus sur le coke provenant de la distillation de la houille si ce coke eût été introduit directement, 401.
Oinzille (dame), 421.
Oise (chemins de fer d'intérêt local du département de l'), 81.
Omonville-la-Rogue (construction d'une jetée dans le havre d'), 87.

P

Paris (ville de) :
(1) Approbation d'un traité passé entre cette ville et la compagnie parisienne d'éclairage par le gaz, 73.
(2) Ouverture d'une rue entre le boulevard Voltaire et la place de la Réunion.—Déclaration d'utilité publique, 119.
Pascal (Prosper), 563.
Patente. — Travaux suspendus par ordre de l'administration. — Rôles de contributions directes publiés le 22 janvier 1871.— Réclamation déposée à la préfecture le 1er mai suivant. — Recevabilité, 780.
Péage (fixation de la taxe de) des marchandises qui emprunteront la voie ferrée établie sur les ponts de la Semoy, 275. — Voir Bac.
Pêche fluviale. Voir Circulaires.
— L'étang qui, en temps ordinaire, ne communique ni naturellement ni artificiellement avec aucun des cours d'eau énumérés dans les articles 1, 2 et 23 de la loi du 15 avril 1829, n'est soumis à aucune des dispositions réglementaires de cette loi. Le propriétaire de l'étang garde le droit d'y pêcher en tous temps et par tous les moyens, même pendant que les eaux en sont momentanément envahies par celles d'une rivière, par suite de la rupture d'une digue et de la crue des eaux de la rivière, 589.
Pelletier, 809.
Personnel. — Décorations; Nominations; Promotions; Décisions diverses; Disponibilités; Congés illimités; Retraites; Décès, 64, 111, 141, 233, 307, 436, 494, 594, 730 et 873. Voir Circulaires.
Perthuis et Sadoct, 413.
Petit Deschamps, 576.
Pétroles (établissement d'un port particulier pour la réception des), 89.
Pla (canal d'irrigation du), 273.
Plans d'alignements des traverses départementales. Voir Circulaires.
Ponts :
(1) Construction. Déclaration d'utilité publique. Pont fixe en remplacement du pont suspendu de Cubzac, 172;— métallique sur la Charente, 269; — en maçonnerie sur le Tarn, à Truel. Tarif, 665; — fixe sur l'Aisne, à Pommiers, 667;— fixe sur la Marne, près Charly (Seine-et-Marne), 672.
(2) — de Paris. Fixation de la part de dépense à la charge de l'État, 677.
(3) — de Bagnols (Gard). Élargissement, 629.
(4) Reconstruction des ponts de Fécamp (Seine-Inférieure), p. 88; — de Ris-Orangis sur la Seine. Approbation de conventions, 361; — de la Porte-de-Sézanne (Isère), 522.
(5) Tarifs.— Ponts du Moustier sur la Vezère, 169, — de la Semoy, 275.
Ports maritimes de commerce :
(1) De Carteret. — Digue. — Déclaration d'utilité publique, 628.
(2) De Honfleur, amélioration, 448.
(3) De Trouville. — Construction d'un quai en maçonnerie. — Déclaration d'utilité publique, 669.
(4) Construction d'une jetée dans le havre d'Omonville-la-Rogue (Manche), 87.
(5) Du Havre. — Établissement d'un port particulier pour la réception des pétroles, au port du Havre. — Autorisation accordée au sieur Mallet, 89.
(6) De la Ciotat. — Autorisation accordée à la compagnie des Messageries maritimes d'ouvrir un chenal, 125.
(7) Des Sables (Vendée). — Affectation de terrain pour le service de l'éclairage, 101.
(8) Mise en adjudication du bail de

l'exploitation des formes de radoub du bassin de l'Eure et du bassin de la Citadelle, au port du Havre, 94.

Port de stationnement. *Voir* Rivières navigables.

Portes (établissement d'une gare de triage à), 88.

Poudre dynamite. Fixation du prix de vente, 138.

Pourvoi. Délais. — Pourvoi d'un président de commission syndicale de curage contre un arrêté du conseil de préfecture qui a réduit la taxe de certains contribuables. — Rejet par le motif que le pourvoi n'a pas été formé dans le délai du règlement. — La remise d'une expédition d'un arrêté du conseil de préfecture à un tiers qui ne justifie pas d'un mandat qui lui aurait été donné à cet effet par la partie, ne peut pas être considérée comme équivalant à la notification nécessaire pour faire courir le délai du pourvoi, 839.

Prises d'eau. Autorisations, 521, 523, 529, 531, 542, 551, 552, 674, 676. — Modifications, 530. — Retrait d'autorisation, 677.

— et usines. Autorisations d'établissement, 523, 529.

— et construction de barrage. Autorisation, 551.

Procédure. *Voir* Décompte.

(1) Le ministre n'est recevable à déférer des décisions au Conseil d'Etat, dans l'intérêt de la loi, qu'autant que ces décisions n'ont pas été attaquées par les parties dans les délais du règlement ou sont passées en force de chose jugée avant l'expiration des délais, 782.

(2) Arrêté par défaut. — Pourvoi non recevable, 43.

(3) Travaux exécutés en dehors du devis. — Préjudice. — Dommages. — L'instruction ne permettant pas de statuer sur plusieurs chefs de demandes, l'entrepreneur est renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise. — Le ministre soutient qu'un arrêté est purement préparatoire, et dès lors non susceptible d'un recours immédiat, parce qu'il se serait borné à ajourner à l'époque de l'achèvement des travaux l'expertise demandée. — Le recours est déclaré recevable, attendu que le refus d'ordonner immédiatement l'expertise peut entraîner pour l'entrepreneur un préjudice grave en tenant en suspens le règlement des travaux pour lesquels il serait obligé de faire des avances, et peut rendre difficile la constatation des faits, 35.

Proulieu (bac de), 107.

R

Rails en acier. *Voir* Chemins de fer.

Redevance. *Voir* Canal d'irrigation.

Réglementation d'usine ; rivière du Rabodeau, 8.

Règlement d'usine.— Cours d'eau non navigables. — Excès de pouvoirs. — Recours pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral et une décision confirmative du ministre portant règlement des eaux d'une usine, fondé sur ce que la mesure n'aurait pas été prise dans un intérêt public, mais dans l'intérêt exclusif d'un propriétaire riverain : Rejet par le motif que les décisions attaquées rentraient dans l'exercice des pouvoirs de police qui appartiennent au préfet et au ministre. — La clause d'un règlement d'eau qui réserve à l'administration le droit de mettre l'usine en chômage pour le cas où les usiniers négligeraient de se conformer aux dispositions prescrites et par celui où, après s'y être conformés, ils formeraient quelque entreprise nouvelle ou changeraient l'état des lieux, ne doit pas être entendue en ce sens que l'administration aurait voulu substituer son action à celle des juges compétents pour constater et réprimer les contraventions qui pourraient être commises par les usiniers; elle a seulement pour but de rappeler les pouvoirs de police qui lui appartiennent, et en vertu desquels elle pourrait s'opposer à tout empêchement porté au libre écoulement des eaux par des ouvrages non autorisés. — Renvoi du requérant à demander devant le conseil de préfecture, s'il s'y croit fondé, une réduction des sommes qui pourraient lui être réclamées, pour frais de règlement de l'usine, en vertu de mandats rendus exécutoires par le préfet dans les formes prescrites par l'article 75 de l'arrêté du 7 fructidor an XII, et

Règlement d'usine (*suite*) : par le décret du 27 mai 1854. *Voir* aussi Servitudes, 13.

Reig-Arthaud, 839.

Renard, 766.

Renault, 392.

Résiliation. *Voir* Entrepreneurs.

Responsabilité. *Voir* Chemins de fer ; Entrepreneurs; Transport (compagnie de).

Rétrocession. *Voir* Expropriation.

— Le ministre de la guerre a fait remise à l'administration des domaines, pour être aliénée, d'une parcelle de terrain vendue à l'État comme comprise dans le périmètre des fortifications de Paris et qui avait été d'abord réservée pour un établissement militaire; les ayants droit des vendeurs se sont alors adressés au ministre des finances pour obtenir que cette parcelle leur fût rétrocédée en vertu de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841, et par décision concertée entre les ministres des finances et de la guerre, le prix de la rétrocession a été fixé et porté à la connaissance des réclamants.—Dans ces circonstances, le ministre de la guerre ne pouvait plus réclamer la réintégration de cette parcelle dans le domaine militaire et en reprendre possession, en se fondant sur ce que la publication de l'avis prescrit par l'article 61 de la loi du 3 mai 1841 n'aurait pas eu lieu, 216.

Rivière (Léonce de), 591.

Rivières navigables :

(1) Amélioration du Rhône (Gard et Bouches-du-Rhône). — Déclaration d'utilité publique, 657.

(2) Amélioration de la Lys (Nord). — Déclaration d'utilité publique, 630.

(3) Amélioration du Rhône entre le pont suspendu de Bourg-Saint-Andéol et le promontoire du Banc-Rouge (Ardèche et Drôme). — Déclaration d'utilité publique, 92.

(4) Arrêté préfectoral réglementant l'établissement d'un port au droit d'une propriété riveraine d'un fleuve navigable : réclamation du propriétaire motivée par l'aggravation et la servitude de halage qui résulterait pour lui de l'arrêté préfectoral, à raison de l'amarrage des barques et radeaux au moyen de pieux enfoncés dans son terrain; rejet par le motif que l'administration n'a entendu établir et réglementer qu'un port de stationnement et non un port d'abordage, et n'a autorisé l'exécution d'aucun ouvrage sur la propriété du réclamant ; d'où il suit qu'il est fondé à exiger et à poursuivre, le cas échéant, devant l'autorité compétente, la suppression des pieux d'amarrage qui auraient été plantés dans son terrain par le fait d'une tolérance déjà ancienne, 396.

(5) Annulation, pour excès de pouvoirs, d'arrêtés préfectoraux approuvés par décision ministérielle qui prescrivaient une modification permanente et définitive du régime des eaux d'une rivière navigable tel qu'il est établi par un décret antérieur : — Aucune disposition de loi n'autorise les préfets à régler le régime hydraulique des usines situées sur les cours d'eau navigables. — Par suite de cette annulation, il n'y a lieu de statuer sur la demande en interprétation des termes du décret, les requérants ne justifiant d'ailleurs d'aucune décision de l'autorité compétente qui rende cette interprétation nécessaire, 848.

Robert, Gallon et Pascal, 791.

Roche et autres, 848.

Routes nationales. Déclaration d'utilité publique :

(1) Rectification et élargissement des routes nationales, nos 1 et 29 (Pas-de-Calais). — Affectation de terrains domaniaux, 661. — Rectification de la route nationale, n° 24, de Paris à Lorient, 524. — Rectification de la route nationale, n° 125, de Toulouse en Espagne, 265. — Rectification de la route nationale, n° 80, de Mâcon à Châtillon-sur-Seine, 155. — Rectification de la route nationale, n° 2, 94.—Rectification de la route nationale, n° 112, 91.

(2) Élargissement de la route nationale, n° 157, 92.

(3) Changement d'assiette de la route pour le passage d'une voie ferrée. *Voir* Chemins de fer.

Routes départementales. Déclaration d'utilité publique :

(1) Prolongement de la route départementale, n° 9 (Alpes-Maritimes), 670. — Prolongement de la route départementale, n° 13 (Seine), 662. — Prolongement de la route dé-

partementale, n° 7 (Finistère), 647. — Prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12. Pont de Lucey, 479. — Prolongement de la route départementale de l'Ain, n° 12, de Seyssel à Châtillon, 272.

(2) Raccordement de la route départementale des Côtes-du-Nord, n° 10, avec la route nationale, n° 164, 90.

(3) Régularisation de la route départementale du Gard, n° 12, 79.

(4) Rectification de la route départementale de la Seine-Inférieure, n° 3, 90. — Rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord, n° 1, 93. — Rectification de la route départementale des Basses-Pyrénées, n° 6, de Pau à Auch, 265. — Rectification de la route départementale de l'Aube, n° 4, de Tonnerre à Nogent-sur-Seine, 268. — Rectification de la route départementale de la Haute-Garonne, n° 27, de Cierp en Espagne, 269. — Rectification de la route départementale de l'Hérault, n° 10, de Béziers à Bédarieux, 271. — Rectification de la route départementale de la Haute-Saône, n° 3, de Besançon à Neufchâteau, 273 — Rectification de la route départetement de l'Eure, n° 18, de Bernay à Lizieux, 274.— Rectification de la route département de la Haute-Garonne, n° 29, de Saint-Gaudens à Encausse, 274. — Rectification de la route départementale du Finistère, n° 1, d'Hennebont à Lanvéoc, 334. — Rectification des routes départementales de la Haute-Saône, n° 1 et n° 2, 480. — Rectification de la route départementale des Côtes-du-Nord, n° 1, 525. — Rectification de la route départementale, n° 1 (Finistère), 626. — Rectification de la route départementale, n° 5 (Basses-Alpes), 629. — Rectification de la route départementale, n° 1 (Finistère), 661. — Rectification de la route départementale, n° 20 (Basses-Pyrénées). — Prorogation de délai, 663. — Rectification de la route départementale, n° 8 (Saône-et-Loire), 663. — Rectification de la route départementale, n° 1 (Finistère), 664. — Rectification de la route départementale, n° 9 (Charente), 664.

ROYE (chemin de fer d'intérêt local de) à la limite du département de l'Oise, 248.

RUE (ouverture de), 119.

RESPONSABILITÉ. Augmentation de la dépense prévue. — Vice du plan. — Défaut de surveillance. — Contestation entre une commune, l'entrepreneur et l'architecte, au sujet de la part de responsabilité imputable à chacun dans l'excédant des dépenses, les désordres dans les constructions et malfaçons. — L'architecte, que le conseil de préfecture a déclaré en faute et responsable, n'ayant été mis en cause qu'après l'expertise, le Conseil d'État ordonne qu'il sera procédé à une expertise nouvelle dont il déterminera l'objet et la forme. — Les procès-verbaux devront être déposés au secrétariat de la section du contentieux pour être statué ce qu'il appartiendra, 88.

RESTES à payer à la clôture des exercices. *Voir* Circulaire.

RHÔNE (société des chemins de fer du), 85.

S

SAINT-ÉTIENNE (ville de), 155.

SAINT-FLORENT (Corse), 103.

SEMOY (ponts de la). Tarif, 275.

SENS (Jean-Pierre) et Barthélemy ROSSY, 578.

SERMENT (frais de prestation de). *Voir* Circulaires.

SERVITUDES. Cours d'eau non navigables. — Si des usiniers allèguent que les propriétaires des prairies qui bordent le canal de leur usine sont tenus, en vertu de titres privés (dans l'espèce, servitude par destination du père de famille), de supporter les inconvénients résultant d'un niveau plus élevé que celui qui a été autorisé par l'administration, ils peuvent se pourvoir devant l'autorité judiciaire pour faire constater leur droit et, dans le cas où ces droits seraient reconnus, revenir devant l'administration pour faire apprécier s'il y a lieu de modifier les dispositions arrêtées pour le règlement de leur usine. *Voir aussi* Règlement d'usine, 13.

SERVITUDE D'UTILITÉ PUBLIQUE. Flottage. — La plantation, par les marchands de bois, sur les propriétés

Servitude d'utilité publique (*suite*) : riveraines, de pieux destinés à empêcher les bois de sortir du lit de la rivière, constitue une aggravation de la servitude d'utilité publique dont les héritages sont grevés pour l'exercice du flottage. — Les marchands ont, en vertu de l'article 7 de l'ordonnance de 1672, aux termes duquel les propriétaires riverains doivent laisser un passage de 4 pieds pour l'exercice de la servitude, le droit incontestable d'exiger l'enlèvement des plantations qui feraient obstacle à l'accomplissement des actes pour lesquels l'établissement d'un chemin a été prescrit. — En conséquence, est sujet à cassation l'arrêt qui repousse des conclusions tendant à établir l'existence de semblables plantations par le seul motif « que la preuve faite de l'obstacle créé par l'existence des plantations serait sans force, en l'absence de tous titres imposant aux riverains l'obligation de ne point planter », 423.
SIGOGNE (Auguste), 577.
SINGLA et GALZIN, 564.
SOUS-OFFICIERS. *Voir* Emplois.
SURSOL (veuve) et fils, 383.
SYNDICAT du canal du Bourg à Digne. *Voir* Cours d'eau non navigables.

T

TARN-ET-GARONNE (conflit de), 763.
TESSIER (dame), 16.
THOMAS, 434.
THONON (port de), 29.
TISSIER père et fils, 855.
TOUAGE :
— (établissement d'un service de) sur chaîne noyée dans la Saône, entre Lyon et Saint-Symphorien.— Autorisation d'établissement, 299.
— (établissement d'un service de) sur chaîne noyée dans l'Yonne, de Montereau à Laroche, avec faculté d'étendre le service jusqu'à Auxerre, 186.
— (établissement d'un service de) sur le canal latéral à l'Oise et sur l'Oise canalisée, entre Chauny et Conflans. — Mise en adjudication, 674.
TOURNÉE d'inspection (comptes de). — *Circulaire*, 63, 140.
TRANSPORT (compagnie de). — S'il est vrai de dire que l'ordre public ne permettrait pas à une compagnie de transport de stipuler qu'elle demeurerait affranchie de toute responsabilité relativement aux bagages non inscrits des voyageurs, même de celle résultant d'une faute lourde et d'un fait délictueux imputable soit à elle-même, soit à ses agents, il n'en saurait être de même de la clause par laquelle une compagnie avertit les voyageurs qu'elle ne sera responsable, en cas de simple perte de bagages, que de ceux qui auront été enregistrés et qui auront payé le prix du transport comme marchandises. Une pareille clause n'a rien d'illicite ni de contraire à l'ordre public, 432.

U

USINE :
(1) — (règlement d'), 8, 530, 677.
(2) — (modification de règlement d'), 669, 675.
(3) Retrait d'autorisation, 8, 675.
(4) Répartition de dépenses, 530.

V

VAUCLUSE (préfet de), 427.
VENDÉE (compagnie des chemins de fer de la), 577.
VERNET et PIA (canal d'irrigation de), 522.
VILLENEUVE-SUR-LOT (ville de), 154.
VINNIET (dame), 432.
VOIE ferrée sur les ponts de la Semoy. — Tarif, 275.
VOIE ferrée à traction de chevaux entre la Teste et l'étang de Cazeaux (Gironde).— Autorisation d'établissement, 241.
VOIE publique. — 1° Le fait d'avoir déposé des matériaux sous les arcades d'un viaduc de chemin de fer, contrairement à un arrêté municipal qui interdit les dépôts de matériaux sur la voie publique, ne constitue pas une contravention de voirie, comme s'il s'agissait des dépendances du chemin de fer et de la compétence du conseil de préfecture, mais est à bon droit déféré au tribunal de simple police. — 2° Est suffisamment motivé le jugement qui énonce l'ensemble des circonstances desquelles il fait découler la publicité du terrain au-

quel il attribue le caractère de voie publique, 229.

VOIRIE :

(1) L'autorité municipale a le droit de réglementer la construction à élever sur les rues qui forment le prolongement d'une grande route, mais il ne lui appartient pas de réglementer les constructions à faire le long de la route en dehors des dites rues, et, en cas d'incertitude sur le caractère de la voie publique au lieu où la construction a été élevée, le juge de police doit, à peine de nullité, avant de statuer, rechercher si la voie publique, à cet endroit, est route ou rue, 588.

(2) Le juge de répression, essentiellement compétent pour statuer sur deux contraventions de dépôt de matériaux et travaux confortatifs faits sans autorisation, ne peut se déclarer incompétent sous prétexte qu'au lieu de dresser procès-verbal, le maire aurait dû se conformer aux instructions ministérielles qui l'invitaient à accorder l'autorisation, et qu'il n'appartient qu'à l'administration de statuer sur cette affaire, 586.

(3) En cas de réparations faites sans autorisation à un mur longeant un chemin vicinal, le juge de police, en condamnant à l'amende, refuse à bon droit d'ordonner la démolition des travaux exécutés, lorsqu'il n'est ni établi ni même allégué qu'il existe un acte quelconque obligeant le contrevenant à rentrer le mur qui clôt sa propriété, 582.

VOIRIE (grande) :

(1) Routes. — Contraventions. — Un propriétaire riverain d'une route, poursuivi comme ayant commis une contravention de grande voirie pour avoir supprimé sans autorisation et enclos dans sa propriété, en construisant un mur, une ruelle achetée par lui de la commune et par laquelle s'écoulaient, suivant l'administration, les eaux de l'un des côtés de la route, a été condamné par le conseil de préfecture à rétablir les lieux dans leur état primitif. — Décidé que ce particulier devait être déchargé de la condamnation prononcée contre lui par les motifs suivants : le mur, bien que construit sans autorisation, n'empiète pas sur la voie publique ; il n'est pas établi par l'instruction que l'interruption de l'écoulement des eaux de la route soit due aux travaux faits par le réclamant ; le procès-verbal n'a pas constaté de dégradation de la route, enfin l'administration n'allègue pas l'existence d'une servitude spéciale lui ayant conféré le droit de faire écouler les eaux pluviales sur le terrain du réclamant, 18.

(2) Décidé qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner la suppression d'un travail (ravalement en ciment romain du soubassement d'un maison formant saillie sur une route nationale), exécuté sans autorisation, ce travail n'ayant pas eu pour effet de réconforter le dit soubassement, 851.

VOITURES. — Le conducteur d'omnibus poursuivi pour avoir tenu la gauche de la route au lieu d'appuyer à droite, et avoir failli passer sur plusieurs piétons en ne laissant qu'un mètre entre la roue de la voiture et la douve, est à bon droit relaxé, sans que la foi due au procès-verbal soit violée, par ces motifs que les voitures ne sont tenues de se ranger à droite que quand elles croisent d'autres voitures, et que l'espace d'un mètre laissé libre permettait suffisamment aux piétons de se garer, 231.

W

WATEL, 863.

FIN DE LA DEUXIÈME TABLE DES DÉCRETS DE 1873.

L'Éditeur-Gérant, DUNOD — Paris. Imp. Arnous de Rivière et Cᵉ, r. Racine, 26.